



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Samma fordon, olika cyklister

En nyansering av den cyklande arbetspendlaren

Emma Bergstén & Lovisa Gårlin



Vårterminen 2016 Kandidatuppsats i kulturgeografi, Samhällsvetenskapligt Miljövetarprogram
Institutionen för Ekonomi & Samhälle, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
Handledare: Eva Thulin

FÖRORD

Denna studie har gjorts inom fördjupningskursen i kulturgeografi vid Göteborgs universitet, vårterminen 2016. Vår tid som studenter inom utbildningen Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram, med inriktning mot miljöplanering, har väckt ett intresse för hur stadsplanering utifrån ett hållbarhetsperspektiv kan bidra till att lösa många miljöproblem. Idén till uppsatsen väcktes någonstans över sundet mellan Köpenhamn och Malmö på väg tillbaka från en helg som gett oss nya insikter om hur stor variation det faktiskt finns inom den cyklande befolkningen.

Det finns många personer som har bidragit till att vår uppsats färdigställts. Därför vill vi först och främst rikta vår tacksamhet till vår handledare Eva Thulin för ovärderliga råd och uppmuntran under hela uppsatsprocessen. Vidare vill vi rikta ett tack till alla de personer som gjort denna uppsats möjlig; till anställda på Göteborg Energi och GöteborgsLokaler som besvarat vår enkät, ett speciellt tack till de sju personer som tagit sig tid till att delta i våra intervjuer. Ytterligare ett tack riktas till de personer som hjälpt oss med distribution av enkäten på arbetsplatserna, utan den hjälpen hade vi inte lyckats nå ut till så många. Avslutningsvis vill vi även rikta ett stort tack till kurskamraterna Philip och Jesper för underhållande uppsatsavbrott och givande tankeutbyten. Tack även till våra familjer och vänner som utgjort ett stort stöd under hela processen.

Göteborg, 2016

Emma Bergstén & Lovisa Gårlin

SAMMANFATTNING

Denna studie har berört problematiken med utsläpp relaterade till trafikstockning i storstadsregioner. Trängsel uppstår ofta i samband med arbetspendling, varför en trafikomställning mot mer hållbara färdmedel är önskvärd. Cykeln som transportmedel vid arbetspendling blir allt vanligare, men kunskapen om hur behov och anspråk skiljer sig mellan olika cyklister är bristfällig. För att främja en omställning till mer hållbara transportmedel behövs en bättre förståelse för hur skillnader mellan olika pendelcyklister kan se ut. Studiens övergripande syfte har därför varit att kartlägga den möjliga variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister, med avgränsning till Göteborgs Stad. För att besvara detta syfte görs försök till att identifiera olika kategorier av cyklande arbetspendlare. Vidare undersöks huruvida dessa framtagna grupper skiljer sig åt med fokus på olika behov och hinder i trafiken. Slutligen studeras hur dessa olika grupper ställer sig till konkreta planeringsförslag gällande cykeltrafik. Studiens syfte och frågeställningar besvaras med hjälp av en multimetoddesign bestående av en kvantitativ urvalsenkät i kombination med kvalitativa samtalsintervjuer.

Denna studie grundar sig i ett antal teoretiska perspektiv som hjälper till att beskriva och förklara människors rörlighet och vad som ligger till grund för deras val av färdmedel. Centralt är teoretiska begrepp såsom mobilitet och tillgänglighet, men även tidsgeografi och aktivitetsansatsen behandlas. Tidigare forskning kring arbetspendling med cykel förklarar vilka faktorer som kan påverka om människor väljer att cykla eller ej. Resultatet av studien visar att det finns en variation inom gruppen arbetspendlande cyklister. Tre typgrupper av pendelcyklister har urskilts ur denna variation; Bekvämlighetscyklisten, Anti-bilistcyklisten och Motionscyklisten. Resultatet visar att dessa cyklisttyper har olika behov och anspråk i trafiken men tydligt är också att de olika cyklisttyperna har vissa likheter, exempelvis i form av önskade förbättringsåtgärder gällande infrastruktur för cykel.

Nyckelord: Cyklisttyper, Cykling vid arbetspendling, Trafikplanering, Hållbar mobilitet, Tillgänglighet, Shared Space, Göteborg.

ABSTRACT

This study has touched upon the problematics of emissions related to traffic congestion in metropolitan areas. Congestion often occurs in conjunction with commuting, a modal shift towards more sustainable modes of transport is therefore desirable. The bicycle as means of transport for commuting is becoming more frequently used, however the knowledge of the needs and requirements which differs between various cyclists is inadequate. In order to promote a shift to more sustainable modes of transport, there is a need for a better understanding of the differences within the group of commuting bicyclists. The main purpose of this study has therefore been to identify the possible variation in commuting bicyclists, with the delimitation of the City of Gothenburg. In order to declare this purpose, attempts are being made to identify different categories of cycling commuters. Furthermore, the developed groups are being examined in whether they differ, focusing on the different needs and constraints in traffic. Finally, we study how these different groups vary in attitudes towards specific propositions regarding bicycle planning. The aim of this study and established research questions are being answered by using a multi-method design consisting of a quantitative sample survey, combined with qualitative dialogue interviews.

This study is based on a number of theoretical perspectives, which helps to describe and explain the mobility of people and fundamental reasons for their choice of transport mode. Theoretical concepts such as mobility and accessibility are essential, as well as time geography and the activity approach (aktivitetsansatsen). Previous research on commuting by bicycle explains the factors that can affect whether people choose to cycle or not. The result of this study shows that the group of commuting cyclists varies. Three types of bicycling commuters have been identified from this variety; the Convenience cyclist, the Anti-motorist cyclist and the Workout cyclist. The result shows that these identified types of cyclists have different needs and requirements in traffic, however it is clear that the different bicyclist types also have some similarities, such as desired improvements regarding infrastructure for cycling.

Keywords: Cyclist Types, Bicycle commuting, Traffic Planning, Sustainable Mobility, Accessibility, Shared Space, Gothenburg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	i
Sammanfattning	ii
Abstract.....	iii
1. INTRODUKTION	1
1.1 Inledning och problemformulering	1
1.2 Syfte	1
1.3 Forskningsfrågor	2
1.4 Avgränsningar	2
1.5 Disposition	3
2. TEORI	4
2.1 Introduktion	4
2.2 Tillgänglighet	4
2.3 Mobilitet	6
2.4 Shared Space och cykelfartsgator	7
2.5 Tidsgeografi	8
2.6 Aktivitetsansatsen	8
3. TIDIGARE FORSKNING	10
3.1 Introduktion	10
3.2 Cykelpendlingens för- och nackdelar	10
3.3 Påverkansfaktorer	10
3.3.1 Introduktion	10
3.3.2 Den byggda miljön	11
3.3.3 Psykologiska faktorer	12
3.3.4 Naturmiljön som påverkande faktor	13
3.3.5 Övriga påverkande faktorer	13
3.4 Genomgång av kategorisering av cyklister i tidigare forskning	15
3.4.1 Kategoriseringar av cyklister i allmänhet	15
3.4.2 Tidigare kategoriseringar av arbetspendlande cyklister	17
4. METOD	19
4.1 Introduktion	19
4.2 Kvantitativ metod	19
4.2.1 Urvalsenkät	19
4.2.2 Urval av arbetsplatser	20

4.2.3 Genomförande av urvalsenkät.....	21
4.3 Kvalitativ metod	22
4.3.1 Samtalsintervjuer.....	22
4.3.2 Urval av intervjurespondenter.....	22
4.3.3 Genomförande	24
4.4 Bearbetning av data.....	25
4.5 Metodkritik och transparens	26
4.6 Trovärdighet och validitet	26
4.7 Alternativa metoder	28
5. RESULTAT	29
5.1 Introduktion.....	29
5.2 Presentation av enkätmaterial	29
5.3 Studiens kategorisering av arbetspendlande cyklister	31
5.3.1 Presentation av kategorisering av cyklisttyper	31
5.3.2 Bekvämlighetscyklisten.....	32
5.3.3 Anti-bilistcyklisten	35
5.3.4 Motionscyklisten	39
5.4 Likheter mellan grupperna	42
6. ANALYS	50
6.1 Introduktion.....	50
6.2 Typologiseringen i förhållande till tidigare definierade cykelgrupper	50
6.3 Studiens koppling till tidigare forskning av påverkansfaktorer.....	51
6.4 Typologiseringen kopplat till aktivitetsansatsen	52
7. SLUTSATS	55
7.1 Syftesbesvaringar och egna reflektioner	55
7.2. Fortsatt forskning	56
8. KÄLLFÖRTECKNING.....	57
9. BILAGOR.....	62
Bilaga 1: Presentation av urvalsenkät till arbetsplatser.....	62
Bilaga 2: Urvalsenkät.....	63
Bilaga 3: Strukturmall för samtalsintervju	67

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Aktivitetsansatsen - Illustration över individens rörlighetsmönster.....	9
Figur 2: Diagram över enkätsvar från samtliga respondenter gällande cykelvanor	29
Figur 3: Diagram över pendelcyklisternas enkätsvar om cykelfrekvens	30
Figur 4: Diagram över pendelcyklisternas enkätsvar om drivkrafter till att cykla	30
Figur 5: Matris över typologiseringen av de arbetspendlande cyklisterna	31
Figur 6: Diagram över pendelcyklisters inställning till Shared Space	47

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: Presentation av intervjurespondenter	23
Tabell 2: Presentation av respondenter - Bekvämlighetscyklisten.....	32
Tabell 3: Presentation av respondenter - Anti-bilistcyklisten	35
Tabell 4: Presentation av respondenter - Motionscyklisten	39

1. INTRODUKTION

1.1 INLEDNING OCH PROBLEMFORMULERING

Det finns idag en stor medvetenhet om att utsläpp av växthusgaser från mänskliga aktiviteter bidrar till en påskyndad växthuseffekt (Naturvårdsverket, 2015). En central aspekt av detta är den fossilberoende transportsektorn, som står för en stor andel av dessa utsläpp. En av de största problembilderna är den trafikstockning, som inträffar främst i storstadsregioner, under de tider då många människor ska transportera sig till och från arbetet. Detta då en stor andel av pendelresorna utförs med fossildrivna fordon som orsakar miljöproblem i form av både utsläpp och buller. Trängsel och bilköer orsakar även individuella tidsförluster, vilket för många kan utgöra en stressfaktor.

För att minska miljöbelastningen orsakat av detta fenomen, är ett skifte av färdmedel vid arbetspendling nödvändigt. Det miljömålsråd som Regeringen inrättat har tagit fram ett stadsmiljöavtal med ett antal åtgärdsförslag för att minska beroendet av fossilfria bränslen och utveckla mer hållbara transportsystem. En sådan omställning kräver insatser inte minst från den fysiska planeringen, som har en avgörande roll i hur transportsektorn utformas. En viktig del i detta är att utforma infrastruktur utifrån gång- och cykeltrafikanterns behov. I förlängningen bidrar även dessa åtgärder till att utrymmen som tidigare tagits i anspråk av biltrafiken i stället kan användas för andra, mer hållbara syften.

Arbetspendling med cykel har under de senaste åren ökat i Sverige (Amparo Solutions, 2016). Något som är relativt ouppmärksammat för cyklister som transportgrupp, är att de som grupp inte är enhetlig. Det finns en stor spridning av olika behov och förutsättningar inom gruppen. Detta är något som är särskilt tydligt inom storstadsregionerna, som på senare år visat upp en ökad variation av cyklister. Kunskap om vilka behov, förutsättningar och eventuella konflikter som finns mellan olika typer av cyklister är dock bristfällig. Vidare råder även oklarheter kring om platsspecifika förutsättningar påverkar variationen inom gruppen av pendelcyklister. Vad som främst skiljer cyklisterna åt är dels fordonets egenskaper i hastighet och utrymme, men även cyklisternas förmåga att cykla. Detta kan kopplas till exempelvis cykelvana, ålder och hälsotillstånd. Dessutom varierar cykelresans syfte vilket också skapar spridning inom gruppen (Wennberg, Nilsson & Stigell 2015).

Trafikplanering utan hänsyn till olika cyklisters behov riskerar att exkludera och försvåra för vissa cyklister i trafiken, vilket hämmar cykelns utveckling som alternativt fordon vid arbetspendling. Tidigare forskning har dock till stor del kommit att kretsa kring trafiksäkerheten för cyklisterna, snarare än olika cyklisttypers behov. Genom att belysa hur behoven mellan olika cyklisttyper varierar, vidgas möjligheterna för en större mångfald inom cyklistgruppen. Dessutom skapas bättre förutsättningar för att fler ska välja att arbetspendla med cykel. För att främja en hållbar cykelplanering krävs därför mer kunskap om olika cyklisters förutsättningar och anspråk i trafiken.

1.2 SYFTE

Denna studie syftar till att kartlägga möjliga variationer inom gruppen av cyklande arbetspendlare i Göteborg samt fördjupa kunskapen om vilka behov och hinder dessa har i trafiken.

1.3 FORSKNINGSFRÅGOR

- *Vilka olika kategorier av cyklande arbetspendlare finns i Göteborgs Stad?*
- *Hur skiljer sig behov och hinder i trafiken mellan dessa grupper?*
- *Hur ställer sig de olika grupperna till konkreta planeringsförslag gällande cykeltrafik?*

Dessa frågeställningar besvaras med hjälp av en multimetoddesign bestående av en kvantitativ urvalsenkät i kombination med kvalitativa samtalsintervjuer. Urvalsenkätens främsta funktion är att bidra med ett urval av respondenter till samtalsintervjuerna, som vidare utmynnar i en kartläggning av cyklande arbetspendlare i Göteborg.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Studien avgränsas till att undersöka cyklande arbetspendlare och deras behov som cyklister i Göteborgs Stad. Denna avgränsning görs främst för att tidigare lokalspecifika undersökningar kring variationen av cyklande arbetspendlare inte gjorts inom Göteborg och vi menar att det finns svårigheter med att generalisera resultat från nationella undersökningar på lokal nivå. Vidare utgör Göteborg en av Sveriges största städer och ingår i en region där trängseln länge varit ett problem, varför Göteborg är ett intressant fall för denna studie. Göteborg kan även antas ha en del unika förutsättningar vad gäller cykling dels med tanke på den stadsutglesning (urban sprawl) och sociala segregation som råder i staden men även vad gäller fysiska förutsättningar som kuperad terräng (Larberg 2016). Vi menar även att Göteborg kan ha specifika förutsättningar för cykling med tanke på dess historia som präglats av bilindustrin och med denna en infrastruktur byggd främst för biltrafik. Göteborg delas även av Göta älv, vilket kan tänkas innebära vissa hinder för olika typer av cyklister och deras förutsättningar för att ta sig fram med cykeln vid arbetspendling. Vi menar således att trafikplanering för Göteborgs Stad kräver platsspecifika lösningar, varför vårt fokus avgränsats till Göteborg.

På grund av den begränsande tidsramen som uppsatsen utgör har vi valt att avgränsa oss till två arbetsplatser i Göteborg. Dessa arbetsplatser väljs baserat på mångfald av befattningar och avdelningar inom arbetsplatserna för att ge en så stor spridning som möjligt i urvalet. I och med detta urval avgränsas studien till en arbetsför befolkning vilket även motiveras av att det finns många tidigare studier på barns och äldres behov och förutsättningar som cyklister i trafiken. Eftersom arbetspendling är fokus för studien blir också denna avgränsning logisk.

Slutligen görs även en avgränsning till att undersöka behoven hos människor som redan cyklar. Detta för att vi anser att en undersökning om vilka behov som finns samt vilka förutsättningar som skulle krävas för att få människor att börja arbetspendla med cykel, är en kandidatuppsats i sig. Denna avgränsning motiveras även med att en studie om vilka behov som finns hos olika cyklister förhoppningsvis kan uppmuntra till förslag på åtgärder som även gynnar de som ännu inte cyklar vid arbetspendling och därmed förenkla för dessa att börja cykla i framtiden.

1.5 DISPOSITION

Efter detta kapitels introducerande av studiens syfte och frågeställningar följer i kapitel 2 en genomgång av de teoretiska perspektiv och relevanta begrepp som studien vilar på. Vidare i uppsatsens tredje kapitel presenteras tidigare forskningsresultat inom ämnet arbetspendling med cykel. I kapitel 4 förevisas en genomgång av den metodik som använts för studien samt ett kritiskt förhållningssätt till denna. I detta kapitel presenteras även urvalsstrategier och det insamlade materialets bearbetningsprocess. Uppsatsens femte kapitel redovisar resultatet av uppsatsen utifrån den variation av cyklister vi lyckats kartlägga genom bearbetning av det insamlade datamaterialet. Med utgångspunkt i resultatet och i de teoretiska perspektiv som redovisats, analyseras sedan studiens resultat i kapitel 6. Avslutningsvis presenteras de slutsatser och reflektioner som denna uppsats lett fram till i kapitel 7. I detta kapitel presenteras även förslag på fortsatt forskning inom ämnet.

2. TEORI

2.1 INTRODUKTION

I denna undersökning studeras människors olika beteenden och behov vid arbetspendling med cykel. För att förstå komplexiteten i människors rörelsemönster vad gäller valet av transportmedel, samt i vilken utsträckning de väljer att transportera sig med detta färdmedel, är det viktigt att ha en förståelse för olika koncept som mer grundläggande förklarar denna komplexitet. Begrepp som *tillgänglighet* och *mobilitet* blir högst centrala vid en kartläggning av varför och på vilket sätt cykelarbetspendling utförs. Vidare är även förståelsen för begränsningar i *tid* och *rum* en betydelsefull aspekt.

I detta kapitel presenteras den teoretiska grund som denna studie är baserad på. Kapitlet kommer inledningsvis att redogöra för ett antal centrala begrepp som har tydliga kopplingar till människors rörelsemönster och val av färdmedel. Tillgänglighets- och mobilitetsbegreppen som båda är centrala aspekter för att åstadkomma en hållbar rörlighet förklaras och definieras. Vidare presenteras planeringsförslaget Shared Space innan tidsgeografin och dess roll i analysen av cyklisters beteenden beskrivs. Avslutningsvis presenteras aktivitetsansatsen som ett perspektiv som kan hjälpa till i den teoretiska förståelsen av cyklisters beteenden.

2.2 TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet är ett begrepp som förklarar i vilken utsträckning bland annat transportsystem gör det möjligt för människor att nå de platser de önskar resa till. Därmed är tillgänglighetsbegreppet högst relevant för denna studie, då en god tillgänglighet tack vare väl fungerande infrastruktur för cykel blir en grundläggande förutsättning för att möjliggöra arbetspendling med cykel. Måttet av tillgänglighet hänger nära samman med hållbarhetskonceptet i och med att hög tillgänglighet för cyklisterna främjar miljövänligare transporter, och förenklar individens val att välja mer hållbara sätt att förflytta sig på. För att koppla ihop dessa två koncept inleds denna del med en kortare redogörelse av begreppet *hållbar utveckling*.

Tillgänglighet och hållbar utveckling

I samband med Brundtlandkommissionens rapport *Our Common Future* (1987) fick hållbar utveckling ett begreppsligt genombrott. I rapporten definieras hållbar utveckling som “*En utveckling som möter dagens behov utan att kompromissa om möjligheterna för framtida generationer att möta sina behov*” (WCED 1987, kap 2). Begreppet syftar till att ge en ökad förståelse för interaktionen mellan socioekonomiska- och miljörelaterade problem och länkar samman människan och naturen på ett sätt som vid begreppets genombrott var ovanligt (Hopwood, Mellor och O’Brien 2005). Begreppets öppna formulering och teoretiska uppbyggnad har möjliggjort en bred tolkning av hållbar utveckling vilket gjort att det givits en rad olika definitioner (ibid.). En utveckling av begreppet har fördjupat dess innebörd vilket lett till att hållbar utveckling utgörs av tre dimensioner, en social, ekologisk och ekonomisk dimension (Wärneryd, Hallin och Hultman 2002). Denna uppsats berör samtliga dimensioner, men fokus ligger främst på de ekologiska och sociala dimensionerna. Den ekologiska dimensionen tangeras i och med att en ökad användning av cykel som transportmedel är en del i omställningen mot ett mer hållbart samhälle. Detta då cykeln som transportmedel har en väldigt liten miljöpåverkan i förhållande till andra transportmedel. Den sociala dimensionen

berörs då cykeln som transportmedel har en låg nivå av exkludering mellan olika sociala grupper, eftersom det är ett billigt färdmedel i jämförelse med alternativen (Heinen, van Wee och Maat 2010). Eftersom infrastruktur för cykel är billigare och tar mindre plats än infrastruktur för annan fordonstrafik berörs även den ekonomiska aspekten. En ökad användning av cykel vid arbetspendling har även samhälleliga fördelar i form av en förbättrad allmän hälsa, eftersom det genererar regelbunden daglig motion och således reducerade vårdkostnader för samhället (ibid.).

Planering av transportsystem och markanvändning är två viktiga delar i arbetet mot ett mer hållbart samhälle. Detta eftersom planering för stadstrafik som sker isolerat från planering för urban markanvändning riskerar att förbise viktiga hållbarhetsaspekter (Curtis 2007; Levine och Garb 2002). En av de största utmaningarna vid hållbar trafikplaneringen är att utforma transport- och markanvändningsförhållanden på ett sätt som så långt som möjligt gynnar förutsättningarna för transportslag med mindre miljöpåverkan än bilen (Bertolini, Le Clercq och Kapoen 2005; Curtis 2007). Att planera för en ökad cykling blir här centralt för att förbättra människors tillgänglighet på ett hållbart sätt, eftersom det är ett av de färdmedel som har minst miljöpåverkan. I trafikplanering blir tillgänglighetsaspekten således viktig för att utforma system av transporter och markanvändning som är hållbara.

Tillgänglighetens definitioner

I likhet med begreppet hållbar utveckling finns ett flertal olika definitioner på, och en rad olika verktyg för att mäta, begreppet tillgänglighet (Levine och Garb 2002; Geurs och Van Wee 2003). Denna svårighet i att conceptualisera begreppet har lett till att det getts en bred variation av betydelser. Geurs och Van Wee (2003) ser tillgänglighet som en indikator för hur transport- och markanvändningssystem påverkar samhällsfunktioner i stort. Vidare menar de att ett lämpligt mått av tillgänglighet är hur system av markanvändning och transporter kan förse individer eller grupper av individer möjligheter till delaktighet i aktiviteter på olika platser. Deras definition av tillgänglighet blir således *“I vilken utsträckning markanvändning- och transportsystem möjliggör för (grupper av) personer att nå aktiviteter och destinationer med hjälp av ett (eller en kombination av flera) transportsätt”* (Geurs och Van Wee 2003, 128).

Preston och Rajé (2007, 154) definierar tillgänglighet som *“lättheten att nå fram”* och menar att begreppet bör studeras interaktivt med mobilitetsbegreppet snarare än separat. Vidare betonar Preston och Rajé (2007) vikten av tillgänglighet för att förhindra social exkludering. De menar att avsaknaden av tillgänglighet till sociala möjligheter orsakar social exkludering, snarare än brist på sociala möjligheter i sig (ibid.).

Även Bertolini, Le Clercq och Kapoen (2005) menar att mobilitet och tillgänglighet är nära besläktade begrepp och anser att fokus inom stadsplanering bör göra ett skifte från mobilitet till tillgänglighet. Detta eftersom tillgänglighetsbegreppet kan belysa hur transportplanering kan bli mer hållbar genom att markanvändning planeras utifrån en större mångfald av transportmedel. De menar att i städer med tät bebyggelse och med en hög blandning av funktioner så kan mer hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik förse en lika hög grad av tillgänglighet som bilen gör i dagsläget (Bertolini, Le Clercq och Kapoen 2005; Levine och Garb 2002). Bertolini, Le Clercq och Kapoen (2005, 209) definierar tillgänglighet som *“Mängden och mångfalden av platser och aktiviteter som kan nås inom en given resetid och/eller kostnad”*.

Bertolini, Le Clercq och Kapoen (2005) gör en fördjupning i begreppet till *hållbar tillgänglighet* vilket de definierar som transport- och markanvändningslösningar där sociala, ekonomiska och ekologiska mål kan kombineras. En sådan fördjupning skulle innebära en ökad interaktion mellan tillgänglighet och hållbarhet, där planering av transporter och markanvändning i största möjliga mån anpassas till miljövänliga transportsätt. Detta samtidigt som utbudet och mångfalden av aktiviteter och platser, som kan nås av människor inom en given restid och kostnad, bibehålls eller expanderar (ibid.).

Tillgänglighet och mobilitet

För att åstadkomma mer hållbara rörelsemönster behövs en ökad förståelse för de centrala begrepp som blir viktiga i denna process. Tillgänglighet och mobilitet (rörlighet) är begrepp som hjälper till att förklara centrala aspekter för hur människor klarar av resandet i sin vardag. Genom att göra en fördjupning av tillgänglighetens och mobilitetens roll för människors resande kan vi bättre förstå vad som hindrar människor från att resa med mer hållbara transportmedel. Urban trafikplanering har länge haft ett fokus på individuell rörlighet som ett mått för väl utformade städer. Levine och Garb (2002) menar att begreppen mobilitet och tillgänglighet är nära relaterade till varandra och att det är svårt att prata om tillgänglighet utan att beröra mobilitet. Författarna definierar tillgänglighet som "*lättheten att nå destinationer*" och mobilitet som "*lättheten att förflytta sig*" (Levine och Garb 2002, 179). Det som särskiljer begreppen är att människor kan ha en begränsad mobilitet men samtidigt en hög tillgänglighet till närliggande platser. Människor som har en begränsad rörlighet, exempelvis på grund av dålig tillgång till kollektivtrafik, kan ändå ha en god tillgänglighet till platser tack vare platsens närhet. På samma sätt kan människor ha en hög mobilitet men samtidigt en låg tillgänglighet till avlägsna platser. Cyklister kan exempelvis vara mobila men ha svårt att nå avlägsna stormarknader på grund av att det krävs bil för att överbrygga avstånden. I en sådan situation är cyklistens rörlighet hög men tillgängligheten begränsad eftersom service finns på platser som är svåra att nå med cykeln som färdmedel. Något som skiljer tillgänglighetsmättet från mobilitetsmättet är att det relaterar såväl till transportsystem som till system av markanvändning och kan därför sägas vara mer komplext än mobilitetsmättet (ibid.). Levine och Garb (2002) menar att tillgänglighet säger någonting om kvaliteten på de destinationer till vilka människor har tillgång, vilket särskiljer begreppet från mobilitetsbegreppet. Vidare menar de att tillgänglighet i sig innefattar mobilitet, detta eftersom ökad rörlighet endast bör värderas högt om det även långsiktigt ökar tillgängligheten. Mobilitetsbegreppet diskuteras vidare i nästkommande avsnitt.

2.3 MOBILITET

Mobilitetsbegreppet blir viktigt i denna studie då det har stark koppling till hur människor förflyttar sig vid arbetspendling. Mobilitet och rörlighet används i denna studie synonymt. Definitionen av den geografiska rörligheten är att den innefattar olika former av fysisk rörlighet, vilket går att förtydliga genom illustrationen när en individ kroppsligen byter plats i det geografiska rummet. Ett centralt exempel på geografisk rörlighet är pendelresor mellan arbetsplats och bostad. Vad som starkt går att koppla till ökad fysisk rörlighet är utvecklingen av de olika transportsystemen (Frändberg et al. 2005, 15). Något som på senare tid utvecklats till att bredda det geografiska rörlighetsbegreppet är att rörligheten inte enbart behöver vara fysisk, den kan också vara virtuell. Informations- och kommunikationsteknikens utveckling har lett till att människor även har möjlighet att vara virtuellt rörliga utan att förflytta sig till platser i fysisk mening (ibid, 17). Vid studier av geografisk rörlighet går det att särskilja mellan två vanliga utgångspunkter med olika fokus, antingen genom att titta på utvecklingen

av tekniska system eller fysiska nätverk som rörligheten är bunden till. Det senare kan röra vägnät och infrastrukturplaner och det är detta fokus som blir centralt i vår studie (ibid, 18).

David Banister (2007) identifierar två principer som konventionellt används inom trafikplanering. Den första principen klargör att människor i allmänhet inte använder resande som en form av aktivitet, utan att själva resandet är ett härlett behov som styrs av aktiviteten som förflyttningen når fram till. Denna princip bygger på att resande är en kostnad samt att restiden önskas vara så kort som möjligt. Det finns även en generell princip om att människor vill minimera sina allmänna kostnader för resande, i förhållande till hur lång tid resan tar (Banister 2007). Vidare finns det en stark koppling mellan den fysiska rörligheten hos människor och växthusgasutsläpp. Detta är något som främst hänger ihop med att människor reser allt oftare och längre sträckor. Genom att dessa resor utförs med transportmedel som har högre hastigheter, leder detta även till ökad energiförbrukning. Även höjda inkomstnivåer är nära kopplat till ökad tillgång till bil vilket i de flesta fall innebär ett större rörlighetsanspråk (Vilhelmson 2007).

För att kunna nå ett paradigmskifte mot hållbar mobilitet identifierar Banister (2007) fyra viktiga åtgärder; skapa substitut för behovet av att resa, minska reslängden på befintliga resor, uppmuntra till alternativa resemeter samt att öka effektiviteten inom befintligt transportsystem. För vår studie är det just den åtgärd som rör alternativa resemeter som är central. Banister (2007) förklarar hur denna åtgärd ska uppnås och genom att förändra hierarkin för olika trafikslag menar Banister att bilens centrala roll i samhället kan minimeras. Istället kan kollektivtrafik och cykling få större utrymme. Detta kan genomföras med hjälp av ekonomiska styrmedel som försvårar bilanvändandet, men det går även att uppnå med hjälp av åtgärder som främjar mer hållbara transportsätt (ibid.). Ytterligare ett exempel på en typ av åtgärd, som handlar om att förändra hierarkin för olika trafikslag, är planeringsförslag såsom Shared Space vilket förklaras i nästkommande avsnitt.

2.4 SHARED SPACE OCH CYKELFARTSGATOR

För att främja förutsättningarna för människor att klara av vardagen med andra färdmedel än bilen krävs en trafikplanering som tar hänsyn till alternativa färdmedel. Trafikplanering har således en viktig roll i omställningen mot mer hållbara rörelsemönster i samhället. Ett planeringsförslag som blir allt mer vanligt förekommande idag är platser som ämnar ge utrymme åt flera olika transportmedel. Shared Space är benämningen på en plats som fungerar som ett gemensamt utrymme för olika grupper av trafikanter, utan att de är åtskilda från varandra. Syftet med Shared Space är att det ska vara en tillåtande plats för mänsklig vistelse och rörelse i stadsrummet. Utformningen av dessa platser varierar och Shared Space regleras ofta med särskilda trafikregler som exempelvis begränsar hastigheten (Trafikverket, 2011). En vanligt förekommande typ av Shared Space är cykelfartsgator vilket också finns på ett antal platser i Göteborgs Stad. En cykelfartsgata innebär en gemensam yta för cyklister och motorfordonstrafik där hastigheten bestäms efter cyklisternas villkor och motorfordon har väjningsplikt gentemot cyklister (SOU 2012:70). Hur olika trafikanter uppfattar denna typ av gator är dock relativt outforskat. I vår studie blir Shared Space ett viktigt begrepp i kartläggningen av cyklande arbetspendlare för att ta reda på om uppfattningen av planeringsförslag som dessa skiljer sig inom gruppen och i förlängningen vilka som gynnas av en sådan planering.

2.5 TIDSGEOGRAFI

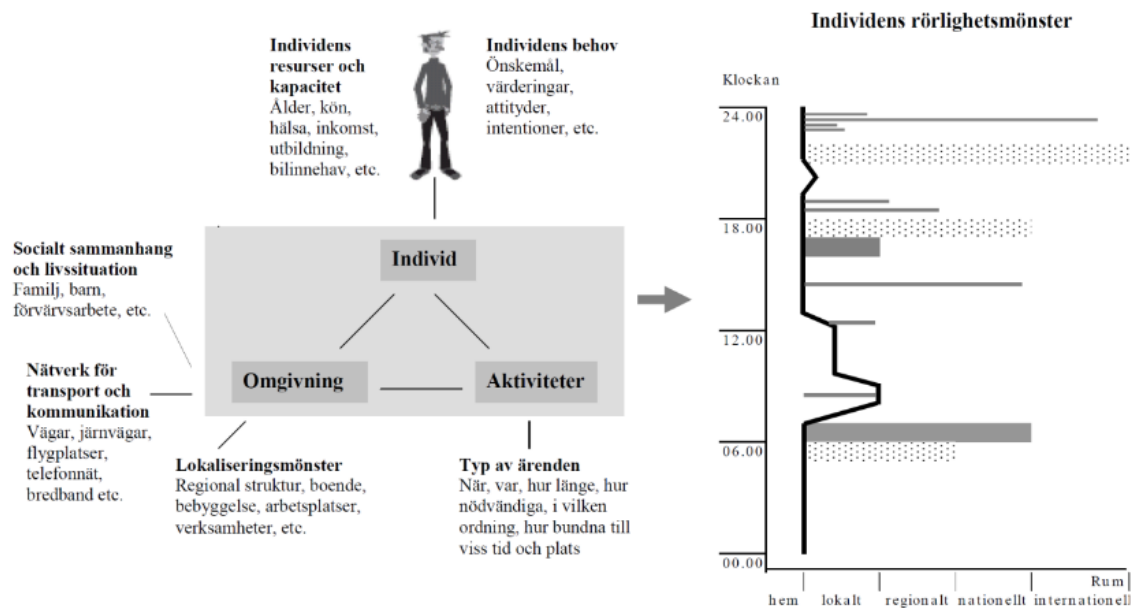
För att kunna säga någonting om gruppen av arbetspendlande cyklister och frekvensen av deras cykling måste en viktig aspekt vägas in, tidsaspekten. Det räcker inte att endast titta på själva resan från bostad till arbete, utan det krävs en djupare förståelse av helhetsbilden för denna grupp. Begränsningen i tid är avgörande i fråga om hur individer väljer att resa. Då arbetspendling är en transport till en betydelsefull och frekvent aktivitet, blir tiden som denna resa utgör vital. Därmed ges i detta avsnitt en kortfattad genomgång av tidsgeografins innebörd.

Tidsgeografi är ett geografiskt synsätt utvecklat av Torsten Hägerstrand, som har kommit att bli förgrundsfigur i kulturgeografi som rumsvetenskap. Ett viktigt perspektiv inom tidsgeografien är att tid och rum ses som integrerade och det centrala i detta är att det går att analysera människors rörelser utifrån detta synsätt (Gren och Hallin 2003, 121). Termen *rum* går att definiera både som objektivt eller subjektivt. Det objektiva rumsbegreppet rör antingen ett objekts absoluta läge, eller ett relativt läge i form av objektens position i förhållande till andra objekt. Det objektiva rumsbegreppet har dock förändrats i och med att avstånd idag snarare mäts i tidsmått än i lägesmått. Vidare är det subjektiva rumsbegreppet något som avser individers subjektiva bild av omgivningen, som är präglad av bland annat upplevelser och värderingar. Detta påverkar i sin tur individens val av exempelvis hur den väljer att transportera sig (Nationalencyklopedin u.å.).

Vad som vidare går att konstatera med hjälp av ett tidsgeografiskt synsätt är att individers handlande är begränsat av olika restriktioner. Det går bland annat att diskutera kring en kapacitetsrestriktion som exempelvis rör hur individer kan nå olika långt, beroende på vilket transportmedel som väljs. Sammantaget skapar olika former av restriktioner en omgivningsstruktur samt ett handlingsutrymme som både möjliggör och hindrar individers rumsliga beteende i olika tidrum (Gren och Hallin 2003, 124). Som exempel kan rörlighetens omfattning gå att koppla till restriktioner i handlingsutrymmet, med tiden som en påtaglig gräns. Dygnet har endast 24 timmar vilket gör att valet av transportmedel har stor inverkan på exempelvis hur många aktiviteter en person hinner med under en dag (Frändberg et al. 2005, 21). Därmed är det tydligt att vid valet av ett långsamtgående transportmedel, såsom cykel, minskar handlingsutrymmet för antalet aktiviteter som en person hinner med under en dag.

2.6 AKTIVITETSANSATSEN

Med rötter i tidsgeografien har aktivitetsansatsen en viktig funktion för att ge en mer djupgående förståelse till varför människor reser, kopplat till aktiviteters betydelse. Vad som är grundläggande är att människor lever geografiskt utspridda liv, som också ser mycket olika ut, vilket leder till att människor har olika komplicerade rörelsemönster. Aktivitetsansatsen är en begreppsmodell som förklarar vilka bestämningsfaktorer som påverkar individers olika rörelsemönster och är, som namnet antyder, ett aktivitetsbaserat synsätt på resor och kommunikation (Frändberg et al. 2005, 26).



Figur 1: Aktivitetsansatsen - Illustration över individens rörlighetsmönster

Källa: Frändberg et al. 2005:27

I modellen används tre grupperingar av faktorer som påverkar människors aktivitetsmönster: *individen*, *aktiviteterna* samt *omgivningen*. De faktorer som är kopplade till individen går att dela upp i två undergrupper. Den ena innehållande individens *resurser* och *restriktioner*, vilket kan avgöras av exempelvis ålder, hälsa eller inkomst. Individens *behov* i form av bland annat önskemål, attityder och värderingar utgör den andra undergruppen. Vidare delas de faktorer gällande omgivningen in i tre undergrupper. En grupp består av faktorer från olika lokaliseringssmönster som utgörs av exempelvis läge på arbetsplats, utbud av service samt bebyggelsestrukturer. En annan grupp gäller förutsättningarna inom nätverk för transport och kommunikation. Den tredje grupperingen berör livssituationer och socialt sammanhang med bland annat arbets- och familjesituation i fokus. Slutligen utgör aktivitetsdelen olika faktorer kopplade till typer av ärenden som påverkar rörligheten. Vad som är primärt här är frågor som var, hur, när och hur bundna till viss plats och tid dessa aktiviteter är. Dessa grupperingar av faktorer ligger tillsammans till grund för hur en individs rörelsemönster ser ut (ibid, 28). Aktivitetsansatsen hjälper således till att belysa komplexiteten i människors sätt att resa. Många faktorer spelar in i de vardagliga valen av exempelvis färdmedel och dessa varierar mellan människor. I uppsatsens analysdel används aktivitetsansatsen för att bättre förstå hur cykling kan underlättas eller försvåras för olika individer beroende på deras behov och hinder som cyklist.

3. TIDIGARE FORSKNING

3.1 INTRODUKTION

I detta kapitel presenteras tidigare forskning som på olika sätt kan kopplas till cykling i urbana miljöer. Inledningsvis redovisas fördelar och nackdelar med cykelpendling från tidigare forskning. Vidare presenteras tidigare forskning kring vilka påverkansfaktorer som styr människors val att cykla vid arbetspendling. Kapitlet fortsätter sedan med att presentera tidigare definitioner på olika typer av cyklister och avslutningsvis tidigare definitioner av olika typer av arbetspendlande cyklister.

3.2 CYKELPENDLINGENS FÖR- OCH NACKDELAR

Samhället i stort har mycket att vinna på en ökad andel cykling i trafiken, inte minst är infrastrukturen för cykel mindre kostsam än infrastruktur för biltrafik. Dessa vinster kan ofta direkt kopplas till de individuella vinsterna för cyklisterna i form av minskad trängsel, förbättrad hälsa och mindre miljöpåverkan (Heinen, van Wee och Maat 2010). Från individens perspektiv kan cykling även innebära en rad direkta fördelar i form av kostnadsfördelar och i många fall, i synnerhet i urbana områden, kan cykeln vara det färdmedel som ger bäst framkomlighet (Olde Kalter 2007). Trots cykelns fördelar som transportmedel finns även en del nackdelar med cykling, dessa är dock främst kopplade till cyklistens perspektiv snarare än samhällets. Cykling innebär i många fall en större fysisk ansträngning än många andra transportmedel, detta tillsammans med hastighetsbegränsningar påverkar hur långa sträckor cyklister kan ta sig an. Begränsade bagagemöjligheter och väderförhållanden har också en mer direkt påverkan på cykelanvändaren och kan utgöra hinder för cyklister (Heinen, van Wee och Maat 2010). Trots att cykeln är ett möjligt transportval för många pendlare, och trots dess många individuella fördelar, är arbetspendling med cykel en begränsad företeelse och många väljer istället att pendla med andra transportmedel (ibid.). Detta antyder att det finns ett behov av att utreda vad som hindrar arbetspendlare från att välja cykeln som transportmedel och att det finns en stor potential att öka cykelanvändningen vid arbetspendling. Eftersom arbetspendlingen i stor utsträckning är fixerad till en viss tid och plats på dygnet är det en stor bidragande faktor till trafikstockning och trängsel vilket genererar en påtaglig miljöpåverkan. Om en större andel av arbetspendlingen kunde ske med cykel skulle dessa problem minska (ibid.).

3.3 PÅVERKANSFAKTORER

3.3.1 INTRODUKTION

Cykeln som transportmedel skiljer sig märkvärt i många avseenden från andra typer av transportmedel som bil och kollektivtrafik. Cyklisten påverkas mer direkt av väderförhållanden och cykelanvändningen kräver ofta en större fysisk ansträngning, vilket gör att cykeln har specifika förutsättningar som trafikslag (Heinen, van Wee och Maat 2010). Vad som är avgörande vid valet av cykelanvändning vid arbetspendling kan sannolikt skilja sig från de faktorer som påverkar andra former av cykelanvändning, som exempelvis cykling av rekreations- eller motionssyften (ibid.). En bättre förståelse för vilka faktorer som är avgörande för valet att cykla vid arbetspendling är av stor vikt för att utveckla möjligheter för beslutsfattare att uppmuntra till cykling (ibid.). Nedan följer en genomgång av de olika faktorer som kan komma att påverka valet av att arbetspendla med cykel.

3.3.2 DEN BYGGDA MILJÖN

Stadsutformning

Utformningen av vägnätet kan påverka cyklingen eftersom det avgör framkomlighet, avstånd och tillgänglighet för cyklister. En tätare vägstruktur gynnar generellt sett cyklister och andra icke-motoriserade transportslag eftersom det i regel minskar avstånden (Soutworth 2005). Markanvändning som utgörs av täta, kompakta städer kopplas ofta till en ökad andel ickefossila transportmedel eftersom avstånden mellan platser reduceras och kan således lättare överbryggas av fotgängare och cyklister. Vidare visar forskning att tätare städer har en direkt koppling till lägre nivåer av bilägande och bilanvändning, vilket genererar positiva effekter på cykelanvändningen. Även närhet till stadskärnor tycks ha en koppling till ökad andel cykelanvändning och individer som bor i städer cyklar i större utsträckning än människor i förorter (Witlox och Tindemans 2004; Heinen, van Wee och Maat 2010). En annan aspekt som tycks ha en positiv inverkan på cykelanvändningen är stadsdelars nivåer av blandade funktioner eftersom detta, precis som ökad densitet, minskar reseavstånden och gynnar således cykelanvändningen (Cervero och Duncan 2003; Pikora et al. 2003; Pucher och Buehler 2006; Litman 2007; Heinen, van Wee och Maat 2010).

Infrastruktur

Cykelvägar, cykelbanor och vanliga gator (med eller utan markeringar) är vanliga former av infrastruktur för cyklister. En vanligt förekommande uppfattning är att trafiksäkerheten ökar om cyklister separeras från andra typer av trafikanter och att cyklister således föredrar att använda cykelvägar framför vägar som delas av andra trafikslag. Taylor och Mahmassani (1996) bekräftar denna uppfattning i sin studie som visar att potentiella cyklister föredrar att cykla på separata cykelvägar. Detta antyder att cykelinfrastrukturens utformning har betydelse för huruvida man väljer att cykla eller inte (Heinen, van Wee och Maat 2010). Utbyggnad av cykelvägar har även visat sig ge en ökad andel cykling, vilket således kan generera en ökad arbetspendling med cykel (Barnes och Thompson 2006). Infrastruktur för cykel- och gångtrafikanter är i regel mindre kostsamt än infrastruktur kopplat till bilism, vilket är ytterligare ett argument till att satsa mer på cykling i trafikplaneringen (Heinen, van Wee och Maat 2010).

Vad gäller cykelinfrastruktur så är kontinuitet i cykelnätverket en viktig aspekt för att förbättra tillgängligheten för cyklister. Detta kan innebära separata cykelfält på vägar eller markeringar på vägar som tydliggör och särskiljer cyklister från andra trafikanter. Vägar som saknar denna typ av infrastruktur missgynnar närvaron av cyklister, och cykelvägar som plötsligt tar slut upplevs negativt av många cyklister (Stinson och Bhat 2005). Tydliga separeringar och markeringar för cyklister tycks vara av större vikt för oerfarna cyklister, vilket kan kopplas till upplevd säkerhet. Det finns även en skillnad mellan cyklister som cyklar av transportskäl och cyklister som cyklar av rekreationsskäl vad gäller närvaron av god cykelinfrastruktur, där transportcyklister tenderar att värdera den högre (Heinen, van Wee och Maat 2010). Denna skillnad i preferenser kan härledas till transportcyklisters behov av god framkomlighet och ett behov av att minimera restiden medan rekreationscyklister har en större frihet i att välja färdrott och inte begränsas av resetiden på samma sätt (ibid.).

En annan aspekt som påverkar cyklister i allmänhet och pendlingscyklister i synnerhet är förekomsten av stoppskyltar, trafikljus och övriga nödvändiga trafiksystem som kan orsaka irritation och försening bland cyklister (Heinen, van Wee och Maat 2010). Forskning visar att

cyklister tenderar att undvika vägar där de vet att förekomsten av dessa typer av hinder är stor och städer med många stopp-hinder har en mindre andel cyklister än andra städer (Rietveld och Daniel 2004; Stinson och Bhat 2005). Även här finns skillnader mellan oerfarna och erfarna cyklister, där erfarna cyklister i större utsträckning undviker rutter med många stoppsignaler. Stinson och Bhat (2005) menar att cyklande arbetspendlare i lägre grad än andra cyklister uppfattar vägkorsningar med stopphinder som besvärande, men betonar att korsningar ändå har en negativ inverkan på cyklandet (Stinson och Bhat 2005).

3.3.3 PSYKOLOGISKA FAKTORER

Attityder och sociala normer

Attityder kan ha en stor inverkan på val av färdmedel. Generellt sett är människors attityder mot bilen som transportmedel mer positiva än deras attityder mot cykling (Dill och Voros 2007). Stinson och Bhat (2005) menar dock att negativa uppfattningar kring bilanvändning kan stimulera en ökad cykling. Människor med stor miljömedvetenhet och altruistiska värderingar kan exempelvis vara mer benägna att åka kollektivtrafik eller välja cykeln som färdmedel (Hunecke et al. 2001). Individens uppfattning om hur viktiga hälsorelaterade aspekter av cykling är har också en påverkan på användningen av cykel som ett transportmedel för arbetspendling (Stinson och Bhat 2005). Värderingar har alltså en viss påverkan på val av färdmedel och generellt sett är kollektivtrafikanvändare, människor med god tillgång till kollektivtrafik samt service och handel, fysiskt aktiva människor och människor i urbana miljöer mer benägna att välja icke-fossila färdmedel än andra människor (Moudon et al. 2005; Scheiner och Holz-Rau 2007).

Attityder är även nära kopplat till beteende och människor ändrar i vissa fall sitt beteende för att det ska passa in i den bild de har av sig själva, sina attityder eller för att passa in i värderingarna hos en specifik social grupp. Den generella attityden kring cykling inom en viss social grupp kan alltså ha en påverkan på förekomsten av cykelanvändning inom gruppen. En studie av Dill och Voros (2007) bekräftar denna bild eftersom den visar att människor vars kollegor cyklar är mer benägna att själva börja cykla. Med andra ord har även sociala normer en stor påverkan på hur människor väljer sitt vardagliga färdmedel (Heinen, van Wee och Maat 2010). Andra studier visar att arbetsplatser som erbjuder finansiellt stöd för cykling till sina anställda ökar sannolikheten för att mottagaren ska börja cykla (de Geus 2007). Ett sådant initiativ från en arbetsgivare antyder en positiv attityd till cykling och visar således på ovan beskrivna samband mellan attityder och sociala normer.

Vanor

Vanemässiga beteenden kan utgöra hinder för möjligheten att ändra beteenden, vilket blir tydligt när det gäller val av transportmedel. Att vanemässigt använda andra typer av transportmedel kan, enligt studier ha en negativ inverkan på cykelanvändningen (Verplanken et al. 1997; Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004). Det finns dock faktorer som kan påverka människor att bryta sina vanor. Stinson och Bhat (2004) menar exempelvis att människor som cyklar mycket på sin fritid är mer benägna att börja cykla till arbetet. Även cykelanvändning under uppväxten kan ha en positiv påverkan på människors cykelbeteende i vuxen ålder (Dill och Voros 2007).

3.3.4 NATURMILJÖN SOM PÅVERKANDE FAKTOR

Landskapets utformning

Bilister anser sällan att vägsystemets variationer i landskap och altitud är viktiga faktorer för framkomligheten. Cyklister är däremot mycket känsliga för landhöjningar och olika typer av "backighet", då detta innebär en ökad ansträngning (Heinen et al. 2010). Flertalet studier visar att en stad vars topografi innehåller kraftiga landhöjningar har färre antal cyklister än städer med plattare landskap (Rietveld och Daniel 2004; Timperio et al. 2006; Parkin et al. 2008). Andra studier visar dock att detta inte är en helt avgörande faktor för frekvensen av cykelresor, då olika personliga faktorer har större betydelse vid valet av transportmedel (Moudon et al. 2005). Stinson och Bhat (2004) förklarar att backighetens betydelse varierar mellan olika grupper av cyklister. Ansträngningen skiljer sig också beroende på vilken typ av cykel som används, exempelvis kan en elcykel i princip fördubbla cyklistens kraft för acceleration i uppförsbackar (Koucky och Ljungblad 2012). Slutligen har även det byggda landskapets attraktivitet betydelse för cyklisten (Southworth 2005). En vacker omgivning kan ha positiv inverkan på cyklisten och kan komma att användas som argument för att cykelpendla.

Säsong, klimat och väder

Vad som går att konstatera är att pendling med cykel ökar kraftigt under sommarmånaderna, medan antalet resor med cykel avtar under vintertid (Stinson och Bhat 2004). Även resans längd minskar under vintersäsongen. Detta hänger följaktligen ihop med temperaturer och väderförhållanden, även antalet timmar med dagsljus har betydelse (Bergström och Magnusson 2003). Väderfaktorer förändras från dag till dag och kan därmed påverka pendlares dagliga beslut om att cykla eller inte. Nederbörd, eller risk för nederbörd, är den mest negativa aspekten för beslutet (Brandenburg et al. 2004). Pendlare som cyklar året om är dock mindre känsliga för väderfaktorer. Även låga temperaturer kan innebära att pendlarcyklister avstår från att cykla. Trots detta är pendlarcyklister mindre känsliga för temperaturförändringar än andra typer av cyklister, vilket kan förklaras med att pendlarcyklister ofta har mindre valmöjligheter av andra färdmedel än andra cyklisttyper (Bergström och Magnusson 2003; Heinen et al. 2010).

3.3.5 ÖVRIGA PÅVERKANDE FAKTORER

Säkerhet

Heinen, van Wee och Maat (2010) definierar två typer av säkerhet, en objektiv och en subjektiv. Den objektiva säkerheten är den faktiska säkerheten för cyklister vilken mäts i antal cykelrelaterade trafikolyckor, medan den subjektiva är cyklistens upplevda säkerhet. Infrastruktursatsningar för cykeltrafik förbättrar främst den subjektiva, alltså den upplevda säkerheten, medan huruvida den objektiva säkerheten verkligen förbättras är oklart (Klobucar och Fricker 2007). Olika undersökningar visar att majoriteten anser att cykling är mindre säkert än andra transportmedel såsom kollektivtrafik eller bil (Heinen et al. 2010). Bristen på säkerhet och risken av att bli inblandad i en olycka vid cykling är ett förekommande argument till att inte cykla (Pucher och Buehler 2006).

Faciliteter på arbetet

För cyklande arbetspendlare är säkra cykelparkeringar av stor vikt. Viktigast är låsbara cykelskåp, cykelskjul och cykelställ (Abraham et al. 2002). Vissa arbetspendlare använder cykeln till och från knutpunkter för kollektivtrafik och kombinerar således transportmedel i sin arbetspendling (Heinen, van Wee och Maat 2010). För dessa cyklister är behovet av bra

cykelparkeringar i anslutning till noder för kollektivtrafik stort. Preferensen för säkra cykelparkeringar varierar dock mellan cyklister och tycks vara störst hos män, yngre människor och människor med dyra cyklar (Dickinson et al. 2003; Hunt och Abraham 2007). Omklädningsrum, duschmöjligheter och förvaringsskåp är en annan viktig aspekt för cykelpendlare. Graden av uppskattning för dessa typer av faciliteter varierar dock inom pendlargruppen och tycks värderas högre av män än kvinnor (Dickinson et al. 2003). Många anger att frånvaron av omklädningsrum och duschmöjligheter är en orsak till att de inte cyklar, samtidigt visar studier att närvaron av faciliteter för ombyte och dusch inte genererar i en ökad cykelpendling (Taylor och Mahmassani 1996; Stinson och Bhat 2004).

Transportkostnader

Kostnader för att resa med olika transportmedel kan påverka valet av färdmedel. Cykling är ett relativt billigt sätt att transporteras med, vilket kan vara ett argument för pendlare att välja cykel som färdmedel (Bergström och Magnusson 2003). Det är dock inte enbart kostnaden för cykling som avgör, utan även prisutvecklingen på andra färdmedel. Exempelvis finns det en koppling mellan cykelanvändning och pris på exempelvis bilbränsle och inkomstutveckling (Pucher och Buehler 2006). Forskning visar även att då priset på kollektivtrafik reduceras kraftigt, eller erbjuds helt gratis, minskar cykelanvändandet som en konsekvens av detta (Bamberg et al. 2003).

Avståndsfriktion och restid

Avstånd är en viktig faktor när det gäller val av transportmedel. En ökning i reseavstånd innebär en större ansträngning och resulterar i att andelen som väljer cykeln som färdmedel vid pendling minskar (Pucher och Buehler 2006). Detta kan kopplas till avståndsfriktion som innebär att människors interaktion med omgivningen avtar vid ökade avstånd. Därmed avgörs intensiteten på människors förflyttningar av hur långa avstånd det rör sig om. För icke-cyklister är långa avstånd ofta ett argument till att inte välja cykeln till arbetet (Dickinson et al. 2003; Stinson och Bhat 2004). En indikator på detta är att människor som cykelpendlar till arbetet tenderar att ha ett mindre avstånd mellan hem och arbetsplats än andra typer av arbetspendlare. Vilket avstånd som anses vara det maximala accepterade avståndet vid arbetspendling med cykel kan dock variera mellan individer och grupper (Heinen, van Wee och Maat 2010). Exempelvis finns en grupp cyklister som väljer att cykla i motionssyfte och för dessa är avståndsfriktionen inte lika hög (Noland och Kunreuther 1995). Detta tyder på att gruppen cyklister som arbetspendlar inte är en homogen skara, inom gruppen finns olika behov och hinder vilket sällan belysts i forskning.

Avståndsfriktionen har dock minskat i takt med utvecklingen av transport- och kommunikationsteknologin. Denna utveckling har också kommit att innebära en större avståndsfriktion gällande tidsavstånd snarare än fysiskt avstånd (Frändberg et al. 2005, 23). Detta kan kopplas till restid som påverkansfaktor för cykling. Restid och den ansträngning det innebär att cykla är faktorer som kan påverka i hur stor utsträckning människor väljer att cykla vid arbetspendling (Stinson och Bhat 2005). Om ett långsamt färdmedel väljs för en resa så begränsas avstånden som kan nås inom en given tid. Tiden blir här den ändliga resursen vilket ofta är en central aspekt för pendlare som väljer bort cykeln som färdmedel vid arbetspendling.

3.4 GENOMGÅNG AV KATEGORISERING AV CYKLISTER I TIDIGARE FORSKNING

3.4.1 KATEGORISERINGAR AV CYKLISTER I ALLMÄNHET

Cyklister har länge behandlats som en enhetlig och homogen grupp med samma förutsättningar och behov inom gruppen. Det har dock på senare tid blivit tydligt att det finns stora variationer inom gruppen cyklister och intresset i att beskriva variationen inom gruppen har ökat. Detta är viktigt i planeringssammanhang för att inte exkludera en viss typ av cyklister och för att utreda hur behov och förutsättningar i trafiken skiljer sig mellan olika cyklister. Ett flertal tidigare studier har gjorts för att identifiera och kategorisera olika cyklistgrupper, här följer en genomgång av dessa kategoriseringar.

Vilken faktor eller aspekt som kategoriseringen av cyklister utgår från varierar mellan studierna. Vanligt är att kategorisera efter resevanor, alltså hur ofta man cyklar och när man cyklar, men också efter demografiska faktorer såsom ålder, etnicitet, kön, samt inkomst- och utbildningsnivå. I en Göteborgsbaserad studie från 2008 av Splitvision Research kategoriserades cyklister utifrån resevanor. I denna studie låg fokus främst på vilka attityder, normer och värderingar som är avgörande för att cykeln väljs som transportmedel. Studien ämnade också utreda potentiella cyklisttyper och definierade följande kategorier:

- *Transportcyklisten* - En aktiv person, ofta man, som cyklar långa sträckor i princip i alla väder. Cyklar främst av motionsskäl, för miljön men även som fritidsintresse samt för att det är smidigt. Väderfaktorer är det primära hindret från att cykla mer.
- *Nyttocyklisten* - Cyklist som cyklar korta sträckor vid arbetspendling och vid matinköp men som avstår från att cykla när vädret inte tillåter. Denna person cyklar för att det är snabbt, smidigt och ekonomiskt men även för frihetskänslan.
- *Rekreationscyklisten* - En person som främst cyklar av rekreationsskäl, för att motionera, av hälsoaspekter eller helt enkelt för nöjets och upplevelsens skull. Cyklar oftast inte i övriga sammanhang utan främst när det är härligt och frihetsingivande. Dessa personer har ofta behov av bil i arbetet vilket är en begränsning i deras cyklande.

Splitvision Researchs studie har använts av Lindelöw (2009) i en studie kring vilka faktorer som kan generera en ökad andel gångare och cyklister. Lindelöw undersökte cyklister som inte har några fysiska begränsningar till att cykla och som även ofta innehar cykel, körkort och i många fall även bil. Inom denna grupp har Lindelöw (2009) identifierat följande kategorier av cyklister:

- *Fysiskt aktiv* - En person som, tack vare sina fysiska förutsättningar, har ett litet motstånd till att börja cykla eller till att cykla i större utsträckning. För denna grupp är hälsoaspekten vid cykling mindre avgörande än för andra grupper och utgör inte något stort incitament för att cykla.
- *Fysiskt inaktiv* - En person med ett större motstånd till att börja cykla eller till att cykla i större utsträckning, framför allt vid upprepande tillfällen och långa sträckor. Dessa personer kan dock värdera den hälsorelaterade nyttan av cykling högre än fysiskt aktiva vilket således kan vara ett incitament till att cykla.
- *Vanecyklist* - En person som inte begränsas av eventuella infrastrukturella hinder som en mer ovan cyklist skulle hindras av. Denna cyklisttyp cyklar ofta och är van vid olika trafiksituationer och överväger inte val av färdmedel vid varje enskild resa i lika stor utsträckning som ovan cyklister.
- *Transportcyklist* - En cyklisttyp som förekommer främst i storstäder och som cyklar under hela året och till de flesta ärenden. Transportcyklisten är ofta fysiskt aktiv och

utgörs ofta av grupper med hög medelinkomst och tillgång till bil men som ändå gör ett aktivt val att cykla i stor utsträckning.

- *Nyttocyklist* - En väderkänslig cyklist som cyklar till arbetet och vid ärenden som exempelvis matinköp. Eftersom de begränsas av dåligt väder varierar cykelanvändningen och cykeln kan vid sämre väder bytas ut mot andra färdmedel. Denna cyklisttyp styrs även i viss mån av ekonomiska aspekter och cyklar för den förhållandevis låga kostnaden som cykeln som transportmedel innebär.
- *Rekreationscyklister* - En cyklisttyp som cyklar främst för nöje och av rekreationsskäl och cyklar sällan vid arbetspendling eller ärenden. Denna grupp av cyklister använder ofta i huvudsak andra typer av färdmedel.
- *Vinter- och sommarcyklister* - Vintercyklisten påverkas mindre av väderfaktorer än sommarcyklisten som begränsas av dåligt vägunderlag under vinterhalvåret och då avstår från att cykla. Detta indikerar att det finns en stor potential för en utökad cykling för sommarcyklister om vinterväghållningen förbättras.
- *Superbilist* - Denna grupp utgörs egentligen av icke-cyklister som använder bilen i alla resesammanhang och inte ser några fördelar med cykeln som färdmedel. Dessa personer har ofta snäva tidsramar som de ser som hinder för att börja cykla.
- *Vanebilist eller bilist som mentalt är cyklist* - En person som har potential att cykla i större utsträckning av motions- och miljöskäl men som hindras av vanan att köra bil till samtliga ärenden.

Andra studier har snarare än att fokusera på varför människor cyklar, inriktat sin kategorisering på demografiska (kön, etnicitet, ålder, utbildnings- och inkomstnivå, etcetera) och geografiska faktorer. Följande grupper är vanliga kategoriseringar för cyklisttyper utifrån nämnda faktorer:

- *Utbildning och inkomst kopplat till cykling* - Ett flertal studier indikerar att människor med hög utbildning är mer benägna att cykla än människor med lägre utbildningsnivå (Eriksson 2009; de Geus et al. 2008; Plaut 2005). Vad gäller inkomstnivån finns såväl studier som pekar på att en högre inkomst kan kopplas till en högre cykelanvändning (Davies et al. 2001; Parkin et al. 2008) men även det motsatta, alltså att högre inkomst kan relateras till lägre cykelanvändning (Plaut 2005; Winters et al. 2007).
- *Män och kvinnor som cyklister* - Enligt Heesch et al. (2012) cyklar män i större utsträckning än kvinnor vid arbetspendling, även om skillnaden inte är särskilt stor. Motiverande faktorer till att cykla är för både män och kvinnor främst hälsa, motion och nöje men studien av Heesch et al. (2012) visar att kvinnor även har fler andra motiverande faktorer till cykling. Kvinnor värderar även trafiksäkerhet högre än män.
- *Äldre och yngre cyklister* - Hur cyklingen varierar mellan åldersgrupper finns det en hel del studier kring, däremot varierar resultaten i dessa. En amerikansk studie av Moudon et al. (2005) visar att yngre människor cyklar i högre utsträckning än äldre och att cykelanvändningen alltså avtar med stigande ålder. Andra studier visar det motsatta och det finns även studier som menar att ålder inte har någon betydelse för cykelanvändningen.
- *Urbana- och rurala cyklister* - Enligt Nielsen (2002) cyklar människor som bor i städer mer frekvent och längre sträckor än människor på landsbygden. Anledningen till detta är främst städernas närhet till service och måldestinationer, god infrastruktur för cykel, lägre bilinnehav och att fler unga människor bor i städer (Nielsen, 2002).

En brittisk studie gjord av Gatersleben och Haddad (2009) syftade till att undersöka hur synen på cykling skiljer sig åt mellan cyklister och icke-cyklister. Genom en enkätstudie som ett antal företag i England fått ta del av definierade författarna följande cykliststereotyper:

- *Den ansvarsfulla cyklisten* - Cyklist som använder cykeln på ett ansvarsfullt sätt och som följer och respekterar trafikreglerna. Den ansvarsfulla cyklisten använder reflex och cykellysen och är ofta tillmötesgående med andra trafikanter.
- *Livsstilscyklisen* - En entusiastisk cyklist som cyklar till ett flertal aktiviteter och lägger mycket tid och pengar på sin cykling. Denna cyklist har utrustning i form av hjälm, cykelskor och Lycra. Livsstilscyklisen är mer benägen att cykla på landsvägar och i bergsterräng än andra cyklister och cyklar ofta av motionsskäl.
- *Pendlarcyklisen* - En person, ofta ung och välutbildad man, som använder cykeln som färdmedel till arbetsplatsen oavsett väder.
- *“Hippy-go-lucky”-cyklisen* - En vänlig person, ofta kvinna, som använder cykeln till aktiviteter i vardagen. “Hippy-go-lucky”-cyklisen äger ingen speciell utrustning.

Slutligen har även en svensk studie gjorts av Wennberg, Nilsson och Stigell (2015) där cyklister kategoriserats utifrån variation i trafikanters egenskaper, dess utrymmesanspråk och med variation i syftet med cykelresan. Följande cyklisttyper definierades:

- *Lastcyklister* - Cyklister med stort utrymmesanspråk på grund av cyklar med lastmöjligheter i form av lådcyklar eller cykelkärror. Lastcyklister cyklar främst kortare resor i stadskärnor.
- *Snabba långpendlare* - Denna cyklistgrupp arbetspendlar med cykel längre än 5 km till arbetsplats eller studier. Den snabba långpendlaren cyklar i hög hastighet och har behov av att byta om och duscha på arbetsplatsen. Tillgång till säkra cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatsen är viktigt för denna cyklisttyp.
- *Motions- och tävlingscyklister* - Denna cyklisttyp cyklar främst av motionsskäl och ersätter ibland annan träning med cykling. Motions- och tävlingscyklister cyklar långa sträckor i en hög hastighet och cyklar främst på landsvägar. Denna cyklistgrupp cyklar ofta i klunga tillsammans med andra motions- och tävlingscyklister.
- *Elcyklister* - Elcyklisen har en cykel med elmotor som kopplas av när cyklisen uppnått en hastighet över 25 km/h eller när cyklisen slutar trampa. Elcyklisen har en högre hastighet än andra cyklister och kan tack vare sin motor cykla längre sträckor.

Samtliga kategoriseringar ovan har gjorts av gruppen cyklister i sin helhet. Då vår studie ämnar kartlägga variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister i Göteborg kan dessa tidigare kategoriseringar vara intressanta för att belysa hur nyanserna bland cyklister kan se ut och vilken effekt detta har för trafikplaneringen. Trots att vår studie främst behandlar arbetspendlande cyklister kan en tänka sig att dessa redan definierade cyklisttyper även förekommer bland pendelcyklisterna, som vi ovan sett definierats som en egen kategori. Nedan följer en genomgång av tidigare kategoriseringar inom gruppen arbetspendlande cyklister, vilka är direkt relevanta för denna studie.

3.4.2 TIDIGARE KATEGORISERINGAR AV ARBETSPENDLANDE CYKLISTER

En svensk studie som använt sig av enkätundersökningar på större företag i Luleå och Linköping mellan 1998 och 2000, har kategoriserat arbetspendlande cyklister efter cykelfrekvens, vilket resulterat i följande typer av pendelcyklister (Bergström och Magnusson 2003):

- *Aldrigcyklisten* - En person som aldrig använder cykeln vid arbetspendling.
- *Sällancyklisten* - En person som använder cykeln som transportmedel till arbetsplatsen färre än två av fem gånger, oavsett årstid.
- *Endast-sommarcyklisten* - En person som cyklar till arbetet vid åtminstone två av fem tillfällen under sommaren (april-oktober) men färre än två av fem gånger under vinterhalvåret (november-mars).
- *Vintercyklisten* - En person som använder cykeln för att resa till arbetet i åtminstone två av fem fall under vinterhalvåret (november-mars).

År 2000 angav 43 % av respondenterna att de hade cyklat mer under vinterhalvåret om cykelvägarna underhölls bättre. De flesta av dessa var *Endast-sommarcyklister* som menade att de skulle cykla längre in på vinterhalvåret, men även *Vintercyklister* som kunde tänka sig att cykla i ännu större utsträckning om vinterväghållningen förbättrades. Även en del *Sällancyklister* och *Aldrigcyklister* kunde tänka sig att cykla mer vid en sådan förbättring (Bergström och Magnusson 2003). Denna studie indikerar att det finns potential för en ökad cykling vid arbetspendling om vägarna underhålls bättre, vilket betonar behovet av att ytterligare utreda vilka faktorer som påverkar människor till att cykla. Studien visar även att det finns en poäng i att utreda variationen inom denna cyklistgrupp för att ta reda på vilka cyklister som gynnas av olika lösningar i trafikplaneringen och således även vilka som missgynnas och exkluderas av en viss trafikplanering. Detta är viktigt för att identifiera förutsättningar för att nå målen om en ökad andel cykling i trafiken, och således minska klimatpåverkan från arbetspendling som idag utgörs främst av motoriserade trafikslag.

4. METOD

4.1 INTRODUKTION

Detta metodkapitel är upplagt med en inledande introduktion som förklarar vilka olika metoder som valts för studien för att sedan övergå i en mer omfattande genomgång av de olika tillvägagångssätten. Slutligen avslutas kapitlet med en del där metod för resultatanalys presenteras samt ett avsnitt som behandlar metodkritik och alternativa metoder.

Forskningsstrategi och design

Forskningsdesignen för denna studie består av en multimetoddesign där en i huvudsak kvalitativ undersökning kombinerats med en kvantitativ ansats. En kvantitativ urvalsenkät har genomförts vilken lagt grunden till den mer omfattande kvalitativa metoden som består av samtalsintervjuer av respondentkaraktär. I vår studie är den kvalitativa samtalsintervjun den huvudsakliga insamlingsmetoden, eftersom det är en metod som lämpar sig väl när syftet med studien är att kartlägga människors uppfattningar och tankar kring ett fenomen (Esaïasson et al. 2012, 229). Vi menar att vi med denna metod kan göra en typologisering av cyklande arbetspendlare och nyansera föreställningen om cykling vid arbetspendling som ett bidrag till tidigare forskning kring ämnet. Genom att kartlägga variationen av bland annat behov för cyklande arbetspendlare bidrar denna studie med en utvidgad teoretisering kring arbetspendling med cykel. Studien kommer således att vara induktiv eftersom de resonemang som förs och de slutsatser som dras grundar sig i vår empiriskt insamlade data (ibid, 112).

Förtydligande av avgränsningar

Studiens syfte är att kartlägga variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister och för detta avgränsar vi oss till att undersöka anställda i arbetsför ålder på ett antal större arbetsplatser i Göteborg. Denna avgränsning till större arbetsplatser har gjorts för att studien inriktar sig just på arbetspendlare och vi tror att detta är ett bra tillvägagångssätt för att nå den grupp vi är intresserade av att undersöka. Avgränsningen till att endast undersöka människor i arbetsför ålder grundar sig främst i två aspekter. Eftersom studiens fokus är på just arbetspendling och vi valt att undersöka strategiskt utvalda arbetsplatser blev avgränsningen till arbetsför ålder en naturlig följd av detta. Vi är dock medvetna om att pendling kan ske utanför denna åldersram, exempelvis pendling till studier, men vi menar att vår avgränsning lämpar sig bäst för studiens syfte. En annan aspekt är att det sedan tidigare finns ett flertal studier kring barn som cyklar samt äldre cyklister, varför vi menar att vår studie kan bidra till en utvidgad kunskap inom ett sedan tidigare relativt utforskat område. Vår förhoppning är att studien med exemplets kraft ska kunna fylla en kunskapslucka inom fältet arbetspendling och studien syftar således inte till att kunna generaliseras till någon större massa utan snarare vara ett empiriskt bidrag till fortsatta studier.

4.2 KVANTITATIV METOD

4.2.1 URVALSENKÄT

Studiens inledande metod är en kvantitativ urvalsenkät. Syftet med en kvantitativ urvalsenkät för undersökningen är rent konkret att finna intervjurespondenter till vidare samtalsintervjuer, men även för att samla in grundläggande kvantitativ data gällande generella cykelvanor som underlag till studien. Dessa kvantitativa data fungerar även som ett komplement till de efterföljande kvalitativa samtalsintervjuerna eftersom det ger en bredd i förståelsen kring hur

gruppen cyklande arbetspendlare ser ut. En avgörande anledning till varför det är viktigt med urvalsenkät som metod är att den ger möjlighet till de som inte har intresse eller möjlighet att ställa upp i samtalsintervjuer att uttrycka sin åsikt.

I enkätens inledning fanns en presentation av enkäten och dess syfte kopplat till vår uppsats för att väcka respondenternas intresse. Frågorna i enkäten var av standardiserad karaktär vilket innebär att samma enkätfrågor ställdes till samtliga svarspersoner, samt att svarande fick välja mellan ett antal i förväg bestämda svarsalternativ att kryssa i. Urvalsenkäten var utformad med 12 stycken av dessa kryssfrågor med förvalda svarsalternativ samt en avslutande urvalsfråga. I denna urvalsfråga gavs respondenterna möjlighet att anmäla intresse för deltagande i en längre samtalsintervju vid ett senare tillfälle. Ett par av frågorna ställdes med ett sista öppet svarsfält för respondenten att tillägga information om denne upplevt att det saknats svarsalternativ. Upplägget för frågorna var först inledande frågor som var mer bakgrundsrelaterade, för att ringa in respondenternas förutsättningar för att cykla. Vidare gick frågorna över till att handla mer om cykling och frågor kring respondentens cykelvanor, avslutningsvis ställdes frågor om vilka begränsningar och hinder respondenterna ser till att cykla i större utsträckning samt en fråga om deras inställning till ett konkret exempel av planeringsförslag (Se Bilaga 2). Dessa frågor ställdes med syftet att i ett senare skede kunna välja ut respondenter med stor spridning i svaren vad gäller cykelvanor och förutsättningar för att cykla, till de kvalitativa samtalsintervjuerna.

4.2.2 URVAL AV ARBETSPLATSER

Det som var centralt vid urvalsprocessen för respondenter i enkätstudien var att nå ut till en bred uppsättning av analysenheter med variation inom gruppen. Vår ambition var även att välja centralt belägna arbetsplatser inom en radie av 5 km från Göteborgs Centralstation, eftersom vi menar att närhet till större knutpunkter ökar förutsättningarna för anställda att arbetspendla med cykel i kombination med kollektivtrafik. För att få en spridning i analysenheter var en viktig aspekt i urvalsprocessen att arbetsplatserna skulle vara relativt stora. Något som var viktigt för oss var således att identifiera centralt belägna, större arbetsplatser med en bredd av befattningar, med varierande krav på bland annat utbildningsnivå, vilket blev vårt första urvalskriterie. Motivet till att vi ville ha respondenter med varierande utbildningsnivå var främst för att vi menar att utbildning, och i många fall i förlängningen inkomstnivå, kan påverka vilket färdmedel som används. Detta dels eftersom begränsad inkomstnivå kan fungera som en restriktion i vilka färdmedel som är möjliga alternativ men även för att sociala normer kring färdmedel och arbetspendling kan variera mellan befattningar och anställningar (Heinen, van Wee och Maat 2010).

Som ett första steg i urvalsprocessen kontaktades lämpliga arbetsplatser som uppfyllde ovan nämnda kriterier. De arbetsplatser som kontaktades var Sahlgrenska Universitetssjukhus, Göteborg Energi, GöteborgsLokaler, Gatubolaget, Göteborg Centrum stadsdelsförvaltning samt Stadsledningskontoret. I denna första kontakt presenterades vår uppsats och syftet med enkäten till arbetsplatsernas kontaktpersoner (Se Bilaga 1). De arbetsplatser som var intresserade av att delta i undersökningen (Sahlgrenska Universitetssjukhus, Göteborg Energi, GöteborgsLokaler och Göteborg Centrum stadsdelsförvaltning) fick sedan ta del av en länk som kopplats till vår webbaserade enkät. Enkäten gjorde vi med undersökningsverktyget Webropol. Länken distribuerades sedan till de anställda på arbetsplatserna. Detta urval utformades således av en form av strategiskt flerstegsurval där vi inledningsvis definierade potentiella arbetsplatser som uppfyllde våra urvalskriterier. Dessa arbetsplatser medverkan

avgjordes sedan av vilka som anmälde intresse för deltagande, vilket innebär ett självselektionsurval (Esaiasson et al. 2012, 188).

När enkäten varit tillgänglig i en vecka kunde vi tydligt se att främst två arbetsplatser medverkat i enkäten, Göteborg Energi och GöteborgsLokaler. På grund av problem med distribueringsprocessen hos de andra arbetsplatserna fick vi inte in tillräckligt med svar från dessa för att kunna göra någonting meningsfullt med deras enkätsvar. Detta genererade i att Göteborg Energi och GöteborgsLokaler valdes som analysfall för studien. Vi valde båda arbetsplatserna för att få en ännu större bredd i urvalet vad gäller utbildningsnivå och befattningar. När detta val gjordes hade vi uppfattningen att Göteborg Energi endast höll till i sina lokaler i Gårda. Det visade sig dock, när enkätstudien redan påbörjats, att även anställda på Göteborg Energis anläggningar i Sävenäs, Gamlestaden och Marieholm fått ta del av enkätlänken. Detta innebär att vissa respondenter har ett mindre centralt läge än vad vi från början tänkt för urvalet, vilket kan påverka förutsättningarna och attityderna till att arbetspendla med cykel, någonting som läsaren bör vara medveten om. Samtliga av dessa anläggningar ligger dock inom en radie av 8 km från Göteborgs Centralstation.

4.2.3 GENOMFÖRANDE AV URVALSENKÄT

Som ett första steg i processen av urvalsenkäten skapades en provenkät som skickades ut till sju stycken testrespondenter. Detta gjordes för att hitta eventuella brister i enkätens utformning som vi sedan kunde redigera innan utskick. Den urvalsenkät som därefter skickades ut till de utvalda arbetsplatserna var en webbaserad enkät (Se Bilaga 2). Genom en kontaktperson vid arbetsplatserna distribuerades urvalsenkäten till de anställda via en weblänk som förmedlades med hjälp av e-post (Göteborg Energi) alternativt via intranät (GöteborgsLokaler). Weblänken lades först ut på GöteborgsLokalers intranät, där alla anställda (60 personer) hade möjlighet att ta del av den. Efter ungefär en vecka lades den ut igen som en påminnelse för att öka svarsfrekvensen. Anställda på Göteborg Energi (1044 personer) fick ut länken vid ett tillfälle med e-post via en HR-konsult. I detta utskick presenterades länken inledningsvis med ett meddelande från Göteborg Energi om uppmuntran till deltagande och sedan följde den introducerande text till enkäten som även gick att återfinna i enkätens inledning.

Totalt var det 329 personer som besvarade urvalsenkäten, av dessa arbetade 317 personer på antingen Göteborg Energi eller GöteborgsLokaler och resterande 12 på de arbetsplatser vi valt att utesluta ur studien. Från Göteborg Energi svarade 278 personer vilket innebär en svarsfrekvens på 27 %. Av de svarande var 168 personer män, 109 kvinnor och en person som angett "annat". Enligt HR-konsulten på Göteborg Energi är 684 av de anställda registrerade som män och 360 kvinnor. Vår bortfallsanalys visar att 30 % av de anställda kvinnorna på Göteborg Energi tagit del av enkäten och 25 % av männen. Detta indikerar ett bortfall av främst männen på denna arbetsplats. Eftersom vi inte har kunskap om hur många anställda som varken definierar sig som man eller kvinna kan vi ej göra någon bortfallsanalys för denna grupp, vi vet inte heller om den person som svarat "annat" i enkäten är registrerad som man eller kvinna på arbetsplatsen vilket har en viss, om än väldigt liten, påverkan på bortfallsanalysen.

Från GöteborgsLokaler svarade 39 personer vilket innebär en svarsfrekvens på 65 %. Av de svarande var 14 personer kvinnor och 25 män, på arbetsplatsen arbetar 60 anställda. Någon bortfallsanalys har här inte varit möjlig på grund av bristande data om hur fördelningen mellan män och kvinnor på arbetsplatsen ser ut.

4.3 KVALITATIV METOD

4.3.1 SAMTALSINTERVJUER

Studiens huvudsakliga metod för insamling av empiriskt material består av samtalsintervjuer av respondentkaraktär. Denna metod lämpar sig väl vid kvalitativa undersökningar som denna, som syftar till att kategorisera resultatet genom att kartlägga människors upplevelser och uppfattningar inom ett visst fält (Esaïasson et al. 2012, 229). Eftersom det är intervjupersonernas egna tankevärldar och upplevelser av att arbetspendla med cykel som är av intresse för vår analys och det är deras representationer av verkligheten vi vill belysa, passar denna metod för vårt syfte (ibid, 228).

Intervjuerna karaktäriserades av en lägre grad av strukturering än vid exempelvis frågeundersökningar och var utformade som en aktiv dialog mellan forskarna och intervjudeltagarna. I respondentintervjuer ställs i princip samma frågor till samtliga intervjupersoner. För att ge möjlighet till respondenterna att utveckla och förklara sina resonemang ytterligare var våra intervjuer dock semistrukturerade, vilket innebär att de precisa formuleringarna och frågornas ordningsföljd kunde variera mellan intervjuerna (Esaïasson et al. 2012, 228). Detta gjordes för att "fånga in" intervjupersonernas egna uppfattningar och tankar kring området samt för att låta respondenternas svar bli så uttömmande som möjligt, vilket är av vikt för att inte förbise aspekter som kan vara av intresse för analysen av materialet (ibid, 229). Det faktum att intervjuerna var semistrukturerade innebar således en viss flexibilitet i intervjun vad gäller följdfrågor och möjligheter för respondenterna att vara utvecklande och resonerande i sina svar. Intervjuerna präglades därmed av en relativt låg grad av standardisering men följde ändå en röd tråd som utgjordes av den intervjuguide och de teman som ställts upp för intervjuerna (Esaïasson et al. 2012, 228; Trost 2005, 19).

4.3.2 URVAL AV INTERVJURESPONDENTER

I urvalsenkätens avslutande fråga fanns det möjlighet för respondenterna att lämna sina kontaktuppgifter om de var intresserade av att medverka i vidare samtalsintervjuer. Frågan var ställd på ett sätt som poängterade att vi var intresserade av samtliga respondenter, oavsett omfattningen av deras cykling. Detta då det var viktigt för oss att nå ut till hela gruppen av cyklande arbetspendlare, även de som endast cyklar i mycket liten utsträckning. Utfallet resulterade i att totalt 63 personer, alltså cirka 20 % av det totala antalet enkätrespondenter, sammantaget från Göteborg Energi och GöteborgsLokaler, valde att lämna sin e-postadress eller telefonnummer och därmed visade intresse för intervju. Av dessa 63 personer var 3 intresseanmälningar från GöteborgsLokaler och 60 från Göteborg Energi. För att kunna välja ut lämpliga intervjurespondenter bland dessa personer använde vi oss av principen om maximal variation i urvalsprocessen (Esaïasson et al. 2012, 261). Detta innebär att utifrån dessa 63 personer, valde vi strategiskt ut de som kunde representera den största spridning inom gruppen (Esaïasson et al. 2012, 260; Trost 2005, 118). Spridningen gällde bland annat deras vanor, hinder eller behov som cyklist. Ett första urval var att endast titta på gruppen som arbetspendlade med cykel i någon form av utsträckning, därmed uteslöts de respondenter som aldrig arbetspendlade med cykel. Därefter sorterades återstående respondenter i en lista i fallande ordning; de som arbetspendlade med cykel dagligen överst och de som endast cykelarbetspendlade enstaka gånger per år nederst. Utifrån denna lista valdes sju

intervjurespondenter ut, med spridning i hur ofta de cykelarbetspendlade samt med stor variation i egenskaper i bland annat anledningar till varför de cyklade. Till dessa utvalda respondenter valdes även reserv-respondenter, med liknande egenskaper, ifall de primärt utvalda inte hade möjlighet att ställa upp på intervju. Det faktum att antalet respondenter föll på just sju var för att vi kunde se en variation mellan alla dessa respondents svar, samt för att det ansågs vara en hanterlig mängd intervjuer att genomföra inom ramarna för studien. Enligt Trost (2005, 123) är ett litet antal, ca 5-8 väl utförda intervjuer att föredra framför att utföra många intervjuer, detta för att materialet ska kunna vara hanterbart och lätt att överblicka.

Presentation av respondenter

Personerna som blivit intervjuade har lovats anonymitet och heter egentligen något annat. Samtliga respondenter i intervjuerna arbetar vanliga kontorstider och arbetspendlar därmed under rusningstrafik.

TABELL 1: PRESENTATION AV INTERVJURESPPONDENTER

Intervjurespondenter					
<i>Namn (Alias)</i>	<i>Ålder</i>	<i>Befattning</i>	<i>Avstånd Boplats- Arbete</i>	<i>Intervjulängd</i>	<i>Vardagligt färdmedel</i>
“Håkan”	40 år	Anläggningstekniker, Göteborg Energi	1-5 km*	ca 34 min	Cykel
“Ingela”	58 år	Ekonom, Göteborg Energi	8 km	ca 27 min	Kollektivtrafik
“Anders”	58 år	Civilingenjör, Göteborg Energi	8,5 km	ca 57 min	Cykel
“Simon”	23 år	Handläggare, kundtjänst Göteborg Energi	Mer än 15 km*	ca 33 min	Kollektivtrafik
“David”	33 år	Controller, Göteborg Energi	6,2 km	ca 40 min	Cykel
“Fred”	48 år	Enhetschef, Göteborg Energi	12 km	ca 39 min	Bil
“Peter”	42 år	Ingenjör, Göteborg Energi	10 km	ca 40 min	Cykel

*Svar på exakt avstånd mellan boplats och arbete föll bort under intervju, enkätsvar används istället här.

Källa: Egen bearbetning, urvalsenkät

4.3.3 GENOMFÖRANDE

Samtalsintervjuerna utgick från en intervjuguide som i förväg färdigställts med tre teman för att rama in de frågor intervjuerna syftar till att besvara (Se Bilaga 3) (Esaïasson et al. 2012, 228). Det första och inledande temat berörde *respondentens egen cykelsituation*, med frågor som syftade till att kartlägga bland annat i vilka situationer respondenterna använder cykeln som transportmedel samt vilka fördelar och nackdelar de ser med cykeln som transportmedel. Tema två behandlade *respondenternas syn på andra trafikanter* och det tredje, och sista temat syftade till att utreda vilka *uppfattningar respondenterna har kring Göteborgs cykelplanering*. Intervjuerna inleddes med ett antal korta och enkla frågor om respondenternas bakgrund för att skapa god kontakt och en tillåtande miljö för intervjun (ibid, 265). I samband med de tematiska frågorna ställdes även uppföljningsfrågor för att möjliggöra för respondenterna att utveckla resonemangen och berika innehållet i svaren. Avslutningsvis ställdes ett antal direkta frågor till intervjupersonerna för att få svar på de frågor som inte belysts i de tematiska frågorna. För att ge respondenterna tillfälle att uttrycka sig kring ämnet, utöver de frågor vi ställt i intervjun, ställdes slutligen en avslutande fråga om de själva hade någonting att tillägga (ibid, 267).

Utförandet av själva intervjuerna skedde genom inbokade möten i Göteborg Energis möteslokaler och pågick mellan 25-60 minuter. Båda författarna deltog vid samtliga intervjutillfällen. För att det skulle vara tydligt för den intervjuade vem samtalet främst riktade sig till, gjorde vi uppdelningen att den ene hade huvudansvaret för att föra intervjun medan den andra i huvudsak förde anteckningar. Denna uppdelning gjorde det möjligt för den av oss som antecknade att vara uppmärksam på om den intervjuande författaren missade någon delfråga och i så fall ställa kompletterande uppföljningsfrågor. Enligt Trost (2005, 46) kan detta med att vara två intervjuare vara fördelaktigt för otränade intervjuare, vilket vi ansåg oss vara, förutsatt att de är samspelade eftersom man då kan utgöra ett stöd åt varandra samt generera en större informationsmängd. En nackdel med att vara två intervjuare menar Trost (2005, 46) kan vara att den intervjuade upplever situationen som ett maktöversgrepp och kan ge en känsla av att vara i underläge. Detta är någonting som vidare diskuteras i metodkritiken.

Samtalsintervjuerna spelades in vid respondenternas tillåtelse, vilket var vid samtliga sju fall. Detta godkändes då respondenterna utlovades anonymitet i uppsatsen samt att det endast var vi som intervjuare som lyssnade på materialet. Motivet till att spela in intervjuerna var främst för att minska behovet av att anteckna under intervjun samt för att senare kunna göra en transkribering av materialet. Enligt Trost (2005, 53) finns ett flertal fördelar med att spela in intervjuerna, dels möjliggör det att i efterhand lyssna igenom intervjuerna ett flertal gånger och lyssna på ordval och tonfall hos intervjurespondenterna, men även för att det möjliggör en transkribering av materialet. Även Esaïasson et al. (2012, 268) menar att intervjuer bör spelas in vid respondenternas tillåtelse. En nackdel med att spela in intervjun menar Trost (2005, 54) dock är att en del personer kan känna sig obekväma och hämmade av vetskapen att samtalet spelas in, vilket kan påverka i vilken grad de svarar utförligt på de frågor som ställs. Trots inspelning valde vi att föra en del anteckningar vilket främst gjordes för att intervjupersonerna skulle få möjlighet att tänka efter och utveckla sina svar i de pauser som anteckningarna utgjorde (Esaïasson et al 2012, 268). Trost (2005, 55) menar dock att antecknandet även kan verka stressande för vissa personer, särskilt om anteckningarna endast görs vid enstaka tillfällen eftersom det skulle kunna indikera att den intervjuade har sagt någonting ovanligt eller märkvärdigt. För att undvika detta försökte vi att anteckna så regelbundet som möjligt.

Under genomförandet av samtalsintervjuerna hade vi som intervjuare en relativt passiv roll, i det avseendet att vi inte kom med några invändningar över vad respondenten svarade. Denna

passiva roll innebar även att vi i situationer av tystnad avvaktade för att ge respondenten tillfälle att ytterligare utveckla sina resonemang (Trost 2005, 77). Trots en viss tillbakadragen roll visade vi en öppenhet och nyfikenhet till svaren och kommenterade eller ställde följdfrågor vid tillfällen då den intervjuade pratade om relevanta aspekter som vi ville veta mer om.

4.4 BEARBETNING AV DATA

Enkätmaterialen bearbetades genom att filtrera bort svar från arbetsplatser som ej längre var relevanta för vår studie. Sedan utformades tre diagram, ett över samtliga enkätrespondenters svar gällande fördelningen av pendelcyklister, samt två med endast gruppen arbetspendlande cyklister utfiltrerade gällande deras cykelvanor. Ytterligare ett diagram utformades för att redovisa de arbetspendlande cyklisternas inställning till planeringsförslaget Shared Space. I beslutet om vilka diagram som skulle visas i resultatet, har vi gjort ett aktivt urval av de enkätfrågor som vi ansåg ha tydligast koppling till uppsatsens frågeställningar och teman. De valda diagrammen passade även bra för att introducera läsaren till fördelningen av arbetspendlande cyklister i förhållande till samtliga enkätrespondenter.

Vid bearbetning av samtalsintervjuerna transkriberades samtliga intervjuinspelningar. Detta gjordes för att enklare kunna söka efter intressanta aspekter i datan samt för att underlätta jämförelsen mellan intervjuerna. Varje transkribering sammanfattades även i kortare fallbeskrivningar där respondenternas utmärkande drag lyftes fram utifrån de tre teman som intervjuerna utgått från. Även citat som vi ansåg särskilt kunde belysa respondenternas tankegångar och erfarenheter av att cykla vid arbetspendling markerades och lyftes fram i texten. Vi valde att skriva ut sammanfattningarna för att få en överblick och för att enklare kunna jämföra intervjuerna med varandra.

Eftersom vårt syfte för studien har varit att kartlägga variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister, valde vi att göra en matris som kunde spegla denna variation och urskilja eventuella kategorier av cyklister. I denna matris, som redovisas i resultatkapitlet, valde vi att undersöka variablerna miljö som drivkraft till cykling samt cykelfrekvens, alltså hur ofta respondenterna cyklar. Anledningen till att dessa aspekter valdes var främst för att vi menar att cykelfrekvens kan vara nära kopplat till vilka förutsättningar människor har för att cykla samt till hur ens upplevelse av att cykla vid arbetspendling ser ut. Miljö som drivkraft till att arbetspendla med cykel valdes för att vi menar att denna aspekt är intressant att jämföra mellan grupper och för att vår studie är nära kopplat till miljöaspekterna av trafikplanering. I denna matris placerade vi våra respondenter utifrån deras intervju svar och kunde urskilja tre olika idealtyper av cyklande arbetspendlare. Matrisen användes som ett steg i en typologiseringsprocess och vi kunde se att även andra aspekter, än cykelfrekvens och miljö som drivkraft, skiljde grupperna åt. Tack vare våra sammanfattningar av transkriberingen som följde intervjuernas teman var det enkelt att jämföra intervjuerna, och hitta likheter och skillnader i svaren, kopplat till våra frågeställningar. Vår bearbetning av intervjumaterialet utgjordes alltså med en typ av idealtypsmetod där vi identifierade olika kategorier av cyklande arbetspendlare med fokus på vad som skiljer dessa åt (Esaiasson et al. 2012, 273). Denna idealtypsanalys ämnar alltså sammanfatta typiska förhållningssätt, förutsättningar och behov som de olika grupperna har som arbetspendlande cyklister.

4.5 METODKRITIK OCH TRANSPARENS

En inledande kritik för urvalsenkäten är att den troligtvis endast har besvarats av personer som antingen har ett engagemang för cykelfrågor, alternativt ett allmänt intresse för att besvara enkäter av olika slag, då enkäten är frivillig att besvara. En risk vid frågeundersökningar är även att personer som tycker att det aktuella ämnet är känsligt avstår från att delta i studien, vilket innebär en risk att viktiga grupper exkluderas. Vi menar dock att ämnet för vår studie är harmlöst i jämförelse och att riskerna för en sådan exkludering inte är påtagliga. Vidare kan svarspersonerna komma att misstolka vissa ord såsom exempelvis rekreation, då ord som detta inte definierats i enkäten. Enkätrespondenterna kan även ha valt att undvika dessa svarsalternativ helt om de varit osäkra på betydelsen av orden. Dessutom har vi som tillverkare av enkäten haft betydande makt i val av svarsalternativ till enkätens frågor. Trots att det till de flesta frågor har funnits ett frisvarsalternativ finns en risk att de allra flesta respondenter använt sig av de förbestämda svarsalternativen (Esaiasson et al 2012, 247). Det går också att göra en reservation för att de svar som kommit in är något förvridna i den meningen att personer tenderar att framställa sig själva bättre än hur de agerar i verkligheten. Exempelvis kan frågor gällande skäl till cykling besvarats utifrån vad som är normativt och mer godmodigt, såsom miljöengagemang eller motionsskäl. Den anonymitet som utlovats i enkäten kan dock minska dessa risker och generera i att respondenterna svarat mer sanningsenligt.

För att samla in ytterligare svar hade vi kunnat be Göteborgs Energis HR-ansvarige skicka ut en påminnelse om enkäten till sina medarbetare, vilket inte gjordes på grund av tidsbrist. Slutligen hade urvalsenkätens introduktion och frågor kunnat formuleras även på engelska för att nå ut till ännu fler respondenter. Faktumet att detta inte gjordes kan innebära att vi gått miste om svar och representationer från grupper som kunnat vara viktiga för studien, vilket läsaren bör vara medveten om.

Det urval som gjorts till samtalsintervjuerna bygger på att respondenter från urvalsenkäten frivilligt anmält intresse för att delta i vidare intervjuer. Detta är något som kan innebära att endast personer med engagemang för cykelfrågor eller intervjusammanhang väljer att delta i detta, vilket således kan påverka studiens urvalsgrupp. Resultaten från intervjuerna kan påverkas av att vi som intervjuare är måna om att hitta olika kategorier bland materialet och därför undermedvetet tolka respondenternas svar utifrån våra önsknings om vad resultatet ska visa. Detta gäller även bearbetningen av insamlad data från enkät och utförda intervjuer.

Slutligen går det att konstatera att efter att arbetsplatserna för urvalsenkäten valts ut märkte vi att båda arbetsplatserna tilldelats Göteborgs Stads utmärkelse för "cykelvänlig arbetsplats". Detta menar vi dock främst är positivt eftersom det ger ökade möjligheter för våra analysenheter att cykla vid arbetspendling och således indikerar att vi valt analysenheter som är relevanta för vår studie.

4.6 TROVÄRDIGHET OCH VALIDITET

Den främsta insamlingsmetoden för denna studie har varit kvalitativa samtalsintervjuer. För att säkerställa studiens trovärdighet har respondenterna till dessa intervjuer valts ut strategiskt i en målinriktad provtagning där principen om maximal variation använts (Baxter och Eyles 1997; Esaiasson et al. 2012, 261). Detta innebär att respondenterna valts ut i en strävan att hitta informationsrika fall med en stor spridning inom gruppen vad gäller cykelfrekvens samt faktorer som påverkar cykelvanor. Detta för att få en bild av vilka variationer som finns inom gruppen cyklande arbetspendlare. Sju intervjuer genomfördes och målet var att nå teoretisk

mättnad (Baxter och Eyles 1997). På grund av tidsbegränsningar i uppsatsarbetet kunde inte detta fullt nås, varför vi inte kan säga att vi hittat alla typer av cyklande arbetspendlare. För flera av de ställda frågorna förekom det dock att respondenterna angav liknande svar, vilket indikerar en viss mättnad i just dessa frågor.

Vid intervjuer som insamlingsmetod är det viktigt att vara medveten om sin roll som intervjuare och hur den kan påverka respondenten. Eftersom intervjuaren agerar som en typ av aktivt instrument i intervjun är det av stor vikt att vara kritisk till sin roll. Intervjuaren bör vara uppmärksam på att egna värderingar och fördomar kan påverka hur respondenten upplever intervjusituationen. Upplevda maktrelationer mellan respondenten och intervjuaren samt det sätt som intervjuaren presenterar sig själv på, kan influera respondentens agerande och svar i intervjun. Respondenter kan även potentiellt sett påverkas av faktorer hos intervjuaren som ålder, kön och etnicitet (Esaïasson et al. 2012, 235). Denna påverkan tror vi dock är relativt liten med tanke på att vi är två unga studenter som intervjuar yrkespersoner om ett jämförelsevist okänsligt ämne. Genom att vara medvetna om vår roll som intervjuare och den eventuella påverkan detta kan ha på våra respondenter, ökar studiens trovärdighet (Baxter och Eyles 1997). En annan problematik med samtalsintervjuerna är risken att vi som intervjuare vid genomförandet och analysen av datan omedvetet letar efter svar som passar in i det önskade resultatet av studien. Genom att vi strävat efter att anta ett öppet förhållningssätt gentemot intervjutillfällena och respondenternas svar, minskar dock risken för denna typ av påverkan. För att ytterligare stärka trovärdigheten och studiens validitet har vi varit systematiska och noggranna i hanteringen och bearbetningen av vårt empiriska material (Esaïasson et al. 2012, 57).

Vidare har vi använt oss av triangulering vad gäller såväl informationskällor, metoder och utredare vilket kan stärka studiens trovärdighet. Vad gäller triangulering vid informationskällor så har vi intervjuat sju personer och därmed fått sju olika representationer och upplevelser av att vara cyklande arbetspendlare i Göteborg. För att tillåta en mångfald av representationer att ta utrymme i uppsatsen har vi valt att använda oss av citat från samtliga intervjurespondenter i resultatet vilket stärker studiens trovärdighet (Baxter och Eyles 1997). Respondenterna i samtalsintervjuerna har fått möjlighet att kontrollera och godkänna de citat som vi valt att använda oss av för att bekräfta att de tolkningar som vi gjort av deras uppfattningar stämmer överens med verkligheten. Detta har även gjorts för att minska risken för att datan i resultatet manipuleras genom att anpassas och inrättas för att stämma med de frågeställningar och teorier som vi på förhand formulerat (Baxter och Eyles 1997). De citat som används kan till viss del komma att justeras, detta görs dock endast genom att utfyllnadsord plockas bort för att förtydliga citatets innehåll (Trost 2005, 109). Vi menar att detta fortfarande ger en rättvis bild av respondenternas representation men det kan vara viktigt för läsaren att vara medveten om detta. Genom att ha en kvantitativ urvalsenkät kombinerat med kvalitativa samtalsintervjuer har vi gjort en triangulering även vad gäller metoden (Trost 2005, 17). Detta ökar studiens trovärdighet eftersom den kvalitativa ansatsen ger ett djup i vår förståelse kring människors upplevelser av att arbetspendla med cykel samtidigt som den kvantitativa delen bidrar med ett bredare underlag för studien att analysera kring. Slutligen har det faktum att vi varit två utredare som deltagit vid intervjuerna och vid bearbetning av materialet styrkt trovärdigheten eftersom vi haft möjlighet att granska materialet utifrån våra perspektiv och jämföra våra uppfattningar med varandras (Baxter och Eyles 1997).

4.7 ALTERNATIVA METODER

För denna studie hade ett flertal alternativa metoder kunnat väljas för att besvara syftet. Istället för vår kvalitativa studie hade en renodlad kvantitativ ansats varit möjlig för att besvara vårt syfte. Detta hade kunnat ske med exempelvis en mer omfattande enkätundersökning, utskickad till ett större antal arbetsplatser, med frågor som inriktats på att belysa variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister. En annan möjlig metod hade varit att med en kvalitativ ansats låta ett urval av cyklande arbetspendlare föra en resedagbok under en given tid för att kartlägga hur variationen ser ut hos denna grupp. Detta hade möjligen gett en mer ärlig bild av cyklistens dagliga resande eftersom varje dag utvärderats direkt. Ytterligare ett alternativ till samtalsintervjuer hade kunnat vara att hålla samtal i fokusgrupper med ett antal cyklande arbetspendlare. På detta sätt hade det kunnat föras en aktiv diskussion bland arbetspendlarna kring hur behov och förutsättningar skiljer sig inom gruppen.

Samtliga ovan nämnda metoder valdes bort. Detta dels på grund av de snäva tidsramar som uppsatsperioden innebär men främst för att vi menar att den valda metoden lämpar sig bäst för att besvara de frågeställningar och det syfte vi angett för studien.

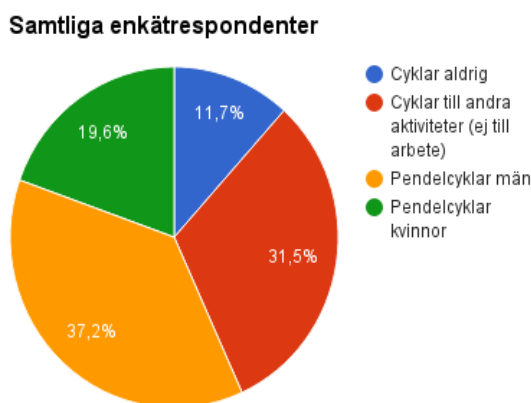
5. RESULTAT

5.1 INTRODUKTION

I detta kapitel presenteras de resultat som denna studie lett fram till. Inledningsvis redovisas insamlat resultat från den kvantitativa urvalsenkäten i form av några översiktliga diagram gällande andelen cykelpendlare i förhållande till samtliga enkätrespondenter. Även diagram över cykelpendlarnas cykelfrekvens samt anledningar till att cykla presenteras. Vidare presenteras den kategorisering av pendelcyklister som denna studie utmynnat i. Avslutningsvis följer en del där likheter mellan dessa cyklisttyper behandlas.

5.2 PRESENTATION AV ENKÄTMATERIAL

Följande diagram syftar till att illustrera hur stor andel av alla de som besvarat vår enkät som även cyklar vid arbetspendling. I detta diagram visas även de som cyklar i andra sammanhang än cykelarbetspendling, samt den grupp som inte cyklar alls. Diagrammen redovisar även könsfördelningen i den grupp av arbetspendlande cyklister som vår studie fokuserat på. Fördelningen skiljer sig inte markant mellan de olika grupperna men i gruppen arbetspendlande cyklister har en något större andel män svarat än i hela gruppen av cyklister.

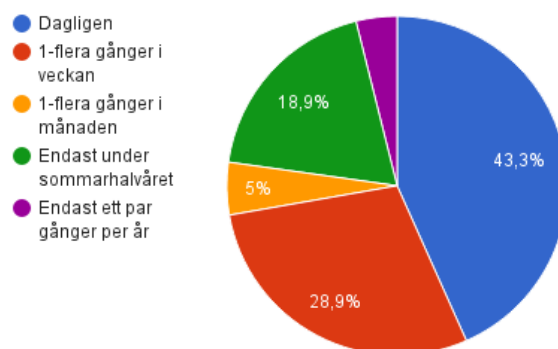


FIGUR 2: DIAGRAM ÖVER ENKÄTSVAR FRÅN SAMTLIGA RESPONDENTER GÄLLANDE CYKELVANOR

Källa: Egen bearbetning, urvalsenkät

Figur 2 visar att den andel enkätrespondenter som cyklar vid arbetspendling utgör mer än hälften av hela gruppen av enkätrespondenter. Frågan om pendelcykling till arbete var dock en flervälsfråga som inte besvarade frekvensen på cykelpendlingen och därmed kan personer som endast cykelpendlar någon gång per år också finnas med i dessa data. För att få lite klarhet i detta illustreras cykelfrekvensen hos samtliga pendelcyklister i följande diagram.

Hur ofta cyklar Pendelcyklisten?

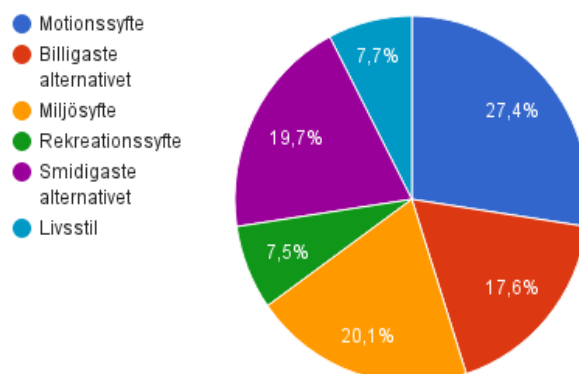


FIGUR 3: DIAGRAM ÖVER PENDELCYKLISTERNAS ENKÄTSVAR OM CYKELFREKVENS

Källa: Egen bearbetning, urvalsenkät

Vad som blir tydligt i Figur 3 är att det ändå är en stor andel av pendelcyklisterna som har en hög frekvens av arbetspendling med cykel. Över 72 % anger att de cyklar dagligen eller åtminstone minst en gång i veckan. En stor andel (18,9 %) cykelpendlare cyklar dock endast under sommarhalvåret. Vidare följer figur 4 som visar hur anledningarna till att cykla ser ut för gruppen pendelcyklisterna. Detta speglar resultatet från enkätfrågan om vilken eller vilka som var de främsta anledningarna till varför dessa personer cyklar.

Varför pendelcyklisterna väljer att cykla



FIGUR 4: DIAGRAM ÖVER PENDELCYKLISTERNAS ENKÄTSVAR OM DRIVKRAFTER TILL ATT CYKLA

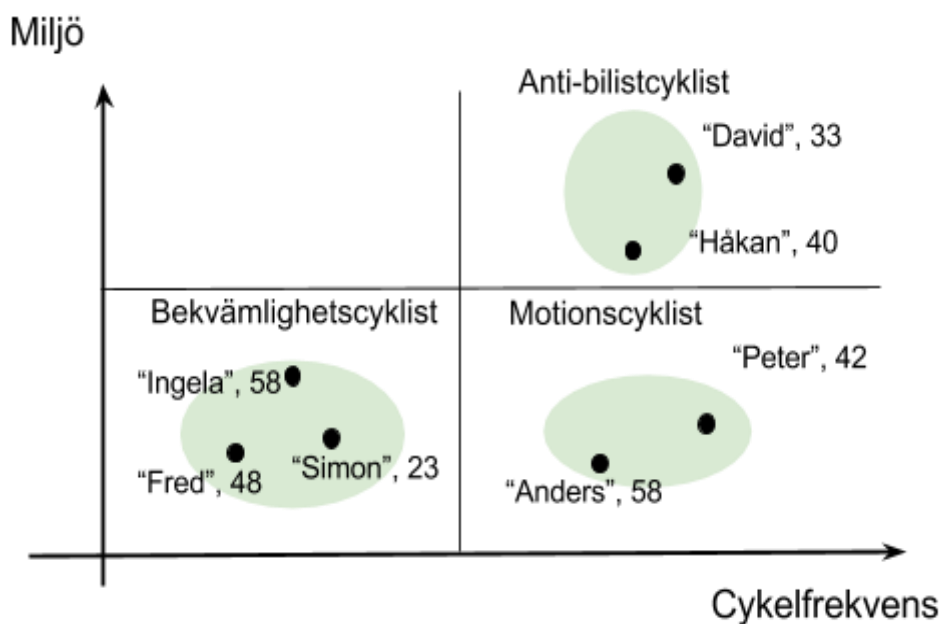
Källa: Egen bearbetning, urvalsenkät

Vad som blir tydligt i Figur 4 är att hela 27,4 % cykelpendlar i motionssyfte. Det är även en stor grupp som anger att de cyklar för miljön skull (20,1 %) samt att det är det billigaste (17,6 %) eller smidigaste (19,7 %) alternativet för respondenterna. Något som är viktigt att understryka är att även denna fråga var ställd som en flervälsfråga. Därmed går det inte att utläsa vilken av anledningarna till varför de cyklar som väger tyngst för pendelcyklisterna.

5.3 STUDIENS KATEGORISERING AV ARBETSPENDLANDE CYKLISTER

5.3.1 PRESENTATION AV KATEGORISERING AV CYKLISTTYPER

Detta avsnitt ämnar presentera hur kategoriseringen av de arbetspendlande cyklisterna gått till för att ge läsaren en förståelse för vilka faktorer som varit avgörande i typologiseringen. Kategoriseringen gjordes genom en matris där variabelerna miljö som drivkraft till att cykla utgjorde den vertikala axeln och cykelfrekvens den horisontella axeln. Respondenterna från samtalsintervjuerna placerades i matrisen utifrån deras intervjusvar. I figuren nedan presenteras denna matris och de grupper som vi kunde identifiera med vår typologisering. Matrisen illustrerar även vilka intervjurespondenter som utgjort underlag för respektive cyklistgrupp och deras individuella positioner inom gruppen.



FIGUR 5: MATRIS ÖVER TYPOLOGISERINGEN AV DE ARBETSPENDLANDE CYKLISTERNA

Källa: Egen bearbetning

Som figuren ovan visar identifierades tre kategorier av arbetspendlande cyklister; Bekvämlighetscyklisten, Anti-bilistcyklisten och Motionscyklisten. Matrisen visar även att Anti-bilistcyklisten är den grupp av cyklister som i störst utsträckning har miljö som drivkraft till att cykla. Vad som också framgår är att Anti-bilistcyklisten och Motionscyklisten är två typer av cyklister som har en hög cykelfrekvens. Bekvämlighetscyklisten cyklar mer sällan och miljö är inte någon utmärkande drivkraft för denna grupp. Vad som bör sägas är att även andra aspekter skiljer dessa grupper åt, vilka redovisas nedan, tillsammans med en mer utförlig beskrivning av respektive cyklistgrupp.

5.3.2 BEKVÄMLIGHETSCYKLISTEN

TABELL 2: PRESENTATION AV DE RESPONDENTER SOM UTGJORT UNDERLAG FÖR BEKVÄMLIGHETSCYKLISTEN

Bekvämlighetscyklist			
<i>Namn (alias)</i>	<i>Ålder</i>	<i>Avstånd boplats-arbete</i>	<i>Vardagligt färdmedel</i>
“Ingela”	58 år	8 km	Kollektivtrafik
“Simon”	23 år	Mer än 15 km	Kollektivtrafik
“Fred”	48 år	12 km	Bil

Källa: Egen bearbetning

Presentation Bekvämlighetscyklisten

Huruvida Bekvämlighetscyklisten arbetspendlar med cykel eller inte avgörs främst av om det är lämpligt och passande utifrån andra faktorer. Denna grupp av cyklister cykelpendlar allt från enstaka gånger per år till någon gång i veckan och det finns alltså en stor variation av cykelfrekvens inom gruppen. Vad som kännetecknar Bekvämlighetscyklisten är att den cyklar när cykeln utgör det smidigaste och mest bekväma transportmedlet, när den har lust till det samt om vädret tillåter. Denna grupp av cyklister cyklar ofta på en vanlig standardcykel och ser inte cykeln som det främsta transportmedlet utan som ett färdmedel som ibland kan vara praktiskt och behagligt att använda.

Beteende

Vad som präglar Bekvämlighetscyklisten är att den cyklar främst när det är lämpligt och praktiskt, vilket innebär att hur ofta man cyklar varierar inom gruppen. När de ska välja att cykla finns en tröskel för när någonting blir obekvämt. Nivån för denna tröskel är subjektiv och vad som anses vara obekvämt varierar utifrån individens egen bedömning. Många Bekvämlighetscyklister cyklar till exempel endast under sommarhalvåret eftersom detta är den period då vädret är drägligt och det inte finns något stort motstånd mot att cykla, tröskeln för vad som är obekvämt för dessa cyklister är därmed låg.

“Jag brukar börja cykla, april eller maj, man kan säga att när det inte är vinter och halt och mörkt. Men april-maj någon gång till, ja oktober, ofta oktober ut men sen blir det för mörkt på morgonen, det tycker jag är jobbigt. Och då cyklar jag mer eller mindre alla dagar som det inte regnar för mycket.” Ingela, 58

Eftersom tröskeln för när cykling blir obekvämt varierar mellan människor så varierar även frekvensen av cykling inom gruppen. Bekvämlighetscyklisten har således ofta tillgång till bil eller möjlighet att åka kollektivt när cykeln inte är bekväm att använda. Faktorer som påverkar bekvämligheten kan vara väderförhållanden, tid, avstånd eller resans komplexitet.

“Visserligen har jag cyklat på vintern i år [...] Då var det ju snöstorm. Då skulle jag ju cykla till stationen. Vad halt det var! Det var jättehalt, och sen var det jättemycket snö så man såg ingenting när man cyklade för man fick ju all snö i ögonen. Så det var jobbigt att cykla, så jag undviker nog att cykla på vintern.” **Simon, 23**

En del Bekvämlighetscyklister kombinerar sin cykelpendling med kollektivtrafik genom att cykla till stationen eller använda hyrcyklarna “Styr & Ställ” mellan knutpunkter för kollektivtrafik och arbetsplats. Dessa cyklister kan alltså, med kollektivtrafiken som hjälpmedel, överbrygga långa avstånd med bibehållen bekvämlighet. “Styr & Ställ”-cyklister begränsas dock tidsmässigt främst till sommarhalvåret eftersom dessa cyklar plockas undan över vintern. Många cyklister inom gruppen Bekvämlighetscyklister avstår även från att cykla under vinterhalvåret på grund av att bekvämligheten minskar med väderomställningen. I regel cyklar Bekvämlighetscyklisten inte särskilt långa sträckor eftersom de inte arbetspendlar med cykel av motionsskäl och inte vill bli svettiga samt för att många upplever att bekvämligheten avtar med avståndet.

“Cykling gör sig egentligen bäst på de här korta avstånden tycker jag, de längre sträckorna är jobbiga och tråkiga.” **Fred, 48**

Ett annat sätt att komma runt avståndsbarriären för Bekvämlighetscyklisten är att använda elcykel som ett hjälpmedel. Således kan Bekvämlighetscyklisten cykla längre sträckor utan att komforten och bekvämligheten minskar.

“Nu är det så att jag har en elcykel, annars hade jag aldrig cyklat, det finns inte en suck, det är för långt för mig.” **Fred, 48**

Därmed är det inte sagt att Bekvämlighetscyklisten inte kan cykla långa sträckor, men längre sträckor görs främst om resan upplevs som njutningsfull och trevlig. Bekvämlighetscyklisten har ofta ett centralt bundet rörelsemönster och cyklar främst vid arbetspendling eller korta sträckor till aktiviteter som är enklast att nå med hjälp av just cykeln.

“Det är ju inne i stan så, när man ska på aktiviteter i stan, teater, bio eller ut och käka så cyklar vi. Förutom när det är kallt då. Är det utanför stan så kör vi [bil].” **Ingela, 58**

Vidare lägger Bekvämlighetscyklisten i regel inte särskilt mycket tid och pengar på cykelutrustning eftersom cykeln inte är deras primära transportmedel. De cyklister inom gruppen som väljer att cykla med elcykel är dock undantag eftersom elcyklar är betydligt dyrare än vanliga cyklar. En standardcykel med ett fåtal växlar brukar räcka långt för Bekvämlighetscyklisten. Eftersom många inom gruppen endast cyklar när vädret tillåter behövs inte heller någon särskild utrustning i klädväg.

“Sen cyklar jag ofta i jobbkläder eftersom det är så mycket rödljus att jag inte får upp någon fart, hjälm har jag också. Läger inte mycket pengar på utrustning, det ska vara funktionellt att cykla till ett hyfsat pris men jag har ingen racercykel eller något extra så. Och så cyklar jag då när det är väder kan man säga, regnar det för mycket så struntar jag i det och väljer kollektivt” **Ingela, 58**

Attityder

Karaktäriserande för Bekvämlighetscyklisten är att gruppen inte har speciellt tydliga skäl till varför de väljer att cykla. Bekvämlighets- och rekreationsaspekterna är exempel på anledningar till cykling, men dessa är inte helt avgörande i frågan om varför gruppen cyklar i den utsträckning de gör. Det kan även röra sig om hälsoaspekter, miljöengagemang eller motion.

“Jag cyklar för att det är smidigt, och det är lite hälsoaspekt också, man får lite vardagsmotion på det viset. För att det är miljövänligt tycker jag också, det ska ju vara bekvämt också men här går det att förena då lite nytta och nöje.” **Ingela, 58**

Därmed är bekvämlighet och rekreation endast exempel på variationen av anledningar till att cykla.

“Alltså det kommer jag nog aldrig göra [att cykla på vintern]. Det är ju fruktansvärt väder, det är ingen njutning i det. Njutningen uteblir, det ska vara njutningsfullt att göra det här, jag tänker inte pina mig igenom för att vara miljövänlig. Då skiter jag hellre i miljön” **Fred, 48**

“Det är ju kul, [...] Alltså, då jag ändå tycker det är kul att cykla, då tycker jag att det är kul att cykla längre sträckor.” **Simon, 23**

Behov och hinder

Bekvämlighetscyklisten begränsas främst av hinder i form av dagliga väderomslag, årstidsväxlingar, livssituation och otrygghet i trafiken. Då Bekvämlighetscyklisten tenderar att variera i cykelfrekvens och många inom gruppen inte cyklar regelbundet vid arbetspendling, går det att peka på en viss ovana av cykling inom gruppen. Något som är utmärkande för Bekvämlighetscyklisten är därmed att de kan känna sig otrygga vid exempelvis korsningar som delas med andra trafikslag. Detta leder till att gruppen har ett behov av tydliga och separerade cykelbanor som gör det lätt för Bekvämlighetscyklisten att ta sig fram.

“Det som är, det är ju cykelbanorna, man korsar ju väldigt mycket spårvagn och cykelbanorna är ju sällan separerade från gående. [...] det finns några ställen som är riktigt otäcka att korsa” **Ingela, 58**

Bekvämlighetscyklisten kan överbrygga rädslan för denna typ av situationer genom att ha kännedom av gällande trafikregler, men viss otrygghet kan ändå kvarstå.

“Ja jag har inga problem med det [att cykla tillsammans med andra trafikslag], det gäller ju bara att ha kamikaze-mentalitet och cykla ut och veta att jag har reglerna på min sida, det innebär ju inte att man ska cykla mot rött och ha sig. I vissa fall så kan det vara lite obehagligt faktiskt, så att separerade vägbanor är bra.” **Fred, 48**

Årstidsväxling kan utgöra ett hinder för Bekvämlighetscyklisten och de undviker ofta att cykla när det blir vinter med mörker och kyla som konsekvens.

“Regn och rusk och mörker och sen så blir det ju att när november faller, det går ju att cykla - det är ju rätt milt, men vi har mörkret då och då hamnar man i en, ja man kan hamna i en rätt elak situation där man inte syns så bra då. Så är det.” **Fred, 48**

Vidare är även mer dagliga väderomslag avgörande för Bekvämlighetscyklisten. Regn utgör ett stort hinder för många inom gruppen.

“Och så cyklar jag då när det är väder kan man säga, regnar det för mycket så struntar jag i det och väljer kollektivt.” Ingela, 58

Även livssituationen kan stundtals vara ett hinder för Bekvämlighetscyklisten. Komplicerade rörelsemönster såsom arbetspendling i kombination med pendling till andra aktiviteter eller resor med stort bagagebehov kan hindra Bekvämlighetscyklisten från att cykla. Även barn som ska hämtas och lämnas kan stå i vägen för det dagliga beslutet om att använda cykel.

“Det stora hindret är jag själv då, för att få tiden att räcka till på morgonen. För vi har mindre världskrig hos oss innan vi kommer iväg då, och det är klart, vi skulle kunna gå upp tidigare också men det gör vi inte, vi är morgontrötta allihopa. Och sen så ska man då hämta på fritids och dagis och allting, och då blir det så att det tar lite längre tid att cykla än att åka bil då.” Fred, 48

5.3.3 ANTI-BILISTCYKLISTEN

TABELL 3: PRESENTATION AV DE RESPONDENTER SOM UTGJORT UNDERLAG FÖR ANTI-BILISTCYKLISTEN

Anti-bilistcyklist			
Namn (alias)	Ålder	Avstånd boplats-arbete	Vardagligt färdmedel
“Håkan”	40 år	1-5 km	Cykel
“David”	33 år	6,2 km	Cykel

Källa: Egen bearbetning

Presentation Anti-bilistcyklisten

Anti-bilistcyklisten arbetspendlar med cykel dagligen och under hela året, dess största drivkraft till detta är att aktivt ta avstånd från bilen. Vad som kännetecknar denna cyklisttyp är en medvetenhet och ett miljöengagemang som utmynnar i ett ställningstagande mot bilismen. Anti-bilistcyklisten cyklar därmed i alla sammanhang och till alla aktiviteter som är möjliga att nå med cykel. På grund av detta har denna cyklisttyp ofta lasttillbehör till sin cykel för att kunna bredda cykelns möjligheter även vid arbetspendling och ses därför ibland med cykelkärra, barnsadel eller matkassar hängandes över styret. Vad som är utmärkande för Anti-bilistcyklisterna är deras önskan om att framtida trafikplanering ska prioritera cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik och att infrastruktur för cykel ska göra anspråk på ytor som nu tas upp av infrastruktur för bil.

Beteende

Anti-bilistcyklisten arbetspendlar med cykel dagligen och året om oavsett årstid och väderförhållanden. Eftersom arbetspendlingen inte sker av motionsskäl varierar pendlingsavståndet inom gruppen. Något som utmärker Anti-bilistcyklisterna är dock att de i regel inte hindras av långa avstånd eftersom de cyklar “för en större sak” och ser cykeln som

det främsta transportmedlet, varför de kan tänka sig att cykla längre och oftare än människor som inte drivs av samma miljöengagemang. Avståndet är alltså inte den primärt avgörande faktorn för huruvida de ska cykla eller ej. Först när avståndet är omöjligt att överbrygga med cykel väljs andra färdmedel och då främst kollektivtrafik i kombination med cykel till tågstationen.

“Det enda stället som är svårt att ta sig till är IKEA, men då väljer jag hemtransport istället” **David, 33**

Utöver arbetspendling cyklar Anti-bilistcyklisten till alla aktiviteter som är möjliga att nå med cykeln, cykeln är det primära färdmedlet för Anti-bilistcyklisten.

“Jag träningscyklar inte utan det är ju liksom för transport då. Och då cyklar jag ju till allt jag gör ju egentligen [...] även när jag handlar för jag har både vanlig cykel och sen lastcykel så jag kan liksom lasta i allt jag vill” **David, 33**

Tack vare denna cyklistgrupps ihärdiga cyklande har de en stor vana av att cykla på olika typer av vägar och under olika väderförhållanden. Anti-bilistcyklisten kombinerar även arbetspendling med andra ärenden som hämtning och lämning av barn eller matinköp i samband med arbetspendlingen. Detta ställer vissa krav på utrustning och Anti-bilistcyklisten har därför ofta cykelkorg, cykelkärra, barnkärra eller barnsadel. Fokus ligger på funktionalitet och framkomlighet och eftersom de cyklar under hela året är säsonganpassad utrustning och utrustning som uppfyller deras egna behov som cyklister viktiga.

“Jag har den [cykeln] som jag har nu eller åker till jobbet oftast med där har jag ju stor korg så att det är dels så att man kan handla några kassar och få ner allt smidigt, sen lastcykeln är ju mer då större grejer” **David, 33**

Attityder

Den främsta drivkraften bakom Anti-bilistcyklistens utbredda cykling är ett avståndstagande från bilen i kombination med miljömedvetenhet. Centralt för denna cyklistgrupp är att de rankar bilen lägst på listan över tänkbara färdmedel, i synnerhet vid arbetspendling.

“Vi köpte ju hus jag och min sambo, hon jobbar här nämligen [Göteborgs Energi], så vi köpte ju hus nära [arbetet] och det var en väldigt stor och viktig del för oss, att vi skulle bo nära för att slippa pendla [med bil]” **Håkan, 40**

Attityden till varför de cyklar präglas av ett trafikpolitiskt ställningstagande mot bilen och för cykeln som det främsta transportmedlet. Anti-bilistcyklisten är ofta insatt i den trafikpolitiska debatten och ser klara fördelar med cykeln som transportmedel, bland annat i form av folkhälsa, trafiksäkerhet och samhällsekonomiska aspekter.

“Det är ett ställningstagande att ta cykeln, och sen ser jag även att det är gränsöverskridande. Det tar bort vissa sociala statusmarkörer att en cykel är inte lika dyr [...] det blir inte lika mycket en klassfråga heller, och det är väl därför man satsar på cykelkurser ute i förorten också, framför allt för kvinnor [...] Det är ju faktiskt fler som dör i trafiken än som dör av vapen i världen, och det är ju inte så att man liksom kör ihjäl sig med cykel, oftast är det ju att man krockar med en bil, så vapenindustrin tycker vi inte om men bilindustrin tycker vi är lite härlig, det är lite konstigt.” **David, 33**

Utmärkande för denna cyklistgrupp är dess strävan efter en samhällsförändring, en trafikomställning från fokus på bilen till en högre prioritet för fossilfria färdmedel. De har själva upplevt de stora fördelarna med cykling vid arbetspendling och vill att fler ska se dessa. Med sin utbredda cykling vill de inspirera och visa att det är möjligt att inte vara bilberoende, även om de menar att det finns många förbättringar att göra för en ökad cyklism.

“Det krävs ju att vi gör det, att vi gör en stor förändring för att få till det här rent miljömässigt. [...] Man får nog faktiskt ta lite ‘space’ från bilar för att ge till cyklister tror jag, det måste man nog. Visst det kommer bli irritation men någonstans måste man ju ta ett steg där och göra ett ‘statement’. Visst det kanske inte politikerna får röster på men det kommer bli ganska dyrt annars med miljöaspekter och dom bitarna att rätta till det sen” **David, 33**

Anti-bilistcyklistens önskan om att fler ska se fördelarna med cykling påverkar deras sätt att bemöta andra cyklister och de har ofta överseende med andra, mer ovana cyklister eller gångare som begränsar framkomligheten.

“Nu märks det ju på våren att det blir trångt på cykelbanorna för det ställer ju större krav på bredden, och visst, man blir irriterad men det är ju faktiskt inte cyklisterna, som betar sig dåligt. Det är dålig infrastruktur, så det blir ju grötigt att cykla och svårare att cykla nu [---]” **David, 33**

Vidare är Anti-bilistcyklisten medveten om faktorerna bakom problemen i trafiken och ser hur infrastrukturen kan förbättras för att mildra dessa, kopplat till kunskap kring andra städer där cyklingen har högre status som trafikslag.

“Förut blev jag irriterad på dom [andra cyklister] men sen läste jag på lite, jag kan ju liksom inte lägga det här i individernas knä utan ha en förklaring till varför blir det såhär och varför blir det inte såhär i Amsterdam eller Köpenhamn, det handlar ju inte om att man är dum eller korkad i Göteborg utan det handlar ju om att det inte är tillräckligt breda cykelvägar så därför blir det konflikter eller dumma korsningspunkter” **David, 33**

Behov och hinder

Eftersom Anti-bilistcyklisten så långt det är möjligt tar sig fram med cykel så är gruppens främsta behov ett sammanhängande cykelvägnät med välunderhållna cykelbanor utan gropar och håligheter. Denna cyklistgrupp har en god uppfattning om hur kvalitén på cykelbanorna varierar mellan platser i staden och är därför van vid att cykla även på undermåliga cykelvägar. Även om Anti-bilistcyklisten ofta har överseende med andra trafikanter som inkräktar på deras cykelbana så har de ett behov av att cykel- och gångtrafikanter ska vara separerade från varandra, inte minst när de cyklar med bred last eftersom det då kan bli trångt att dela bana.

“Jag tycker det är väldigt otrevligt att plinga på plingan också, det borde jag göra mer. Jag tycker det känns oförskämt, folk är väldigt, speciellt i grupp, väldigt duktiga på att breda ut sig på hela gångbanan.” **Håkan, 40**

Utrymmesanspråket för dessa cyklister varierar beroende på last men eftersom det förekommer att de cyklar med cykelkärra eller barn kan utrymmesbehovet ibland vara stort. En bred cykelbana är då viktigt för en god framkomlighet dels eftersom lasten kan ta stor plats men även för att cykling med barn, både i cykelkärra, cykelsadel och med barn som cyklar själva, kan kräva ett visst "vingelutrymme".

"Det är ganska svårt att cykla med barnen på de stora cykelbanorna, för det går ju ganska fort och de är ju inte helt hundra på att hålla sig rakt fram på sin bana så [...] Då tänker man ju lite mer än när man cyklar själv, då börjar man ju använda lite andra vägar" Håkan, 40

Lastcyklar och cykelkärror ställer även större utrymmeskrav på cykelparkeringar både intill bostaden, arbetet och handel men även vid knutpunkter för kollektivtrafik, än vanliga cyklar. Andra krav som blir viktiga för Anti-bilistcyklisten är väl underhållna vägbanor för en smidig framkomlighet året om. Vad som är centralt är att hala vägbanor grusas under vintertid, lika viktigt är också snöröjning och att gruset sopas undan när halkrisken minskar.

I vissa fall kan upplevd otrygghet och osäkerhet i trafiken vara ett hinder för Anti-bilistcyklisterna när de vill cykla med barn vilket kan leda till att de istället avstår från att cykla. Eftersom det inte finns någon tydligt avsedd plats för cyklister som cyklar med barn tvingas de i många fall till lösningar som i längden inte är hållbara.

"Har man barnen med sig blir det lite otryggare, att det ska hända något med dom eller så, det är lättare att vingla kanske om man har last på cykeln [...] jag är ju absolut inte sugen på att släppa ut dom [barnen] på vägarna än, så än så länge kör man ju på trottoaren, kanske till gångarnas förtrytelse jag vet inte. Det är ingen som sett arg ut hittills" Håkan, 40

Vidare är ett primärt hinder för Anti-bilistcyklisten den begränsade möjligheterna att kunna ta med sin cykel på kollektivtrafik. Detta stoppar cyklistgruppen från att kunna kombinera kollektivtrafik med cykling vid tillfällen där cykeln inte räcker till.

"Jag skulle kunna tänka mig ibland att utmana sig själv lite när man ska ut och göra resor eller aktiviteter, att man verkligen anstränger sig och försöker ta lokaltrafik i kombination med cykel då. Men då är det ju det att det inte är möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafiken" Håkan, 40

Begränsad möjlighet till att ta med cykeln på kollektivtrafik i kombination med outbyggda cykelbanor i utkanterna av staden är ett stort hinder för Anti-bilistcyklisten att cykla i ännu större utsträckning.

"När man ska långt ut, i dom här områdena som är byggda bara för bil liksom. Det är egentligen där, det är nog hindret så. Och sen är det ett hinder att du inte kan ta med dig cykeln på kollektivtrafik, som spårvagn och buss. Det tycker jag är ett stort hinder." David, 33

5.3.4 MOTIONSCYKLISTEN

TABELL 4: PRESENTATION AV DE RESPONDENTER SOM UTGJORT UNDERLAG FÖR MOTIONSCYKLISTEN

Motionscyklist			
Namn (alias)	Ålder	Avstånd boplats-arbete	Vardagligt färdmedel
“Peter”	42 år	10 km	Cykel
“Anders”	58 år	8,5 km	Cykel

Källa: Egen bearbetning

Presentation Motionscyklisten

Motionscyklisten som grupp utmärker sig genom att personerna arbetspendlar ombytta till träningskläder med huvudsaklig drivkraft att transportsträckan mellan hem och bostad utgör en möjlighet till motionsträning. De arbetspendlar med cykel året om och har omfattande utrustning och tillbehör till sina cyklar. Motionscyklisten värdesätter att komma fram smidigt och snabbt och kan irriteras av andra cyklister eller transportslag som stoppar upp deras egen framkomlighet.

Beteende

Motionscyklisten arbetspendlar med cykel varje dag, året om. De har ofta en lite längre pendlingssträcka mellan arbete och bostad. Detta är dock inget som står i vägen för deras frekvens av cykling, utan snarare något positivt som medför en möjlighet till att “komma upp i lite puls”. Motionscyklisten cyklar alltid ombytt vid arbetspendling. Ombytet består av cykelträningskläder anpassat efter säsong och väder. Motionscyklisten har även ofta cykelskor samt extra utrustning i form av exempelvis cykelglasögon.

“Jag byter alltid om, [...] Jag har en orange bag på pakethållaren, där har jag dagens kläder. På vintern har jag en väldigt smart [lösning], dom här dunjackorna som man kan knöglas ihop” Anders, 58

Motionscyklisten använder sig av specialanpassade cykelkläder vid cykling under kallare årstider.

“Det är ju viktigt att ha bra kläder när man cyklar, speciellt vintertid. [...] det är väl lite vind- och vattenavstötande och så lite lager på lager så klarar man ner till ganska kallt. Vinterskor på vintern, cykelskor alltså för vinterbruk.” Peter, 42

Cykelutrustningen är central för Motionscyklisten som lägger relativt mycket tid och pengar på att fixa med sin cykel och hålla den i gott skick.

“Jag försöker vara rädd om cykeln, dels av det enkla skäl att den håller längre och det är roligare med en cykel som är hel och fungerar och så behöver man ju försöka smörja med kedjan så att den inte tar slut för fort. Målet är väl att göra rent och skölja bromsarna varannan - var tredje vecka.” Anders, 58

Utmärkande för denna grupp är även att de ofta äger mer än en cykel. De har olika varianter av cyklar och byter typ av cykel efter exempelvis olika väderförutsättningar. Vintertid använder Motionscyklisten dubbdäck och väl fungerande extrabelysning. Vad som också är karaktäriserande för Motionscyklisten är att de har rejäla låskonstruktioner till sina cyklar och är väldigt noga med att ställa dem i säkra cykelparkeringar när de lämnar dem.

“Det där har man ju konstant ont i magen för. Men ta i trä då så hittills har det ju faktiskt gått bra med att låsa fast den, sen ska man väl inte säga så för då händer det väl någonting nästa vecka, men det är ju det ständiga oro-momentet; att man ska komma ut och hitta en halv cykel, eller att hjulet är borta eller ramen hänger i låset eller så.”

Anders, 58

Attityder

Attityder kring varför Motionscyklisten cyklar handlar ofta om att de anser att det hör ihop med deras livsstil. Grundläggande är att de är aktiva personer som trivs med att röra på sig och att cykelpendling då är en naturlig del av detta.

“Det är att man har ett aktivt sätt att leva, det gör att man trivs med att röra sig. Man mår bra av det, man har en första tanke, man gillar att cykla, och så blir det liksom en positiv spiral av det hela.” **Peter, 42**

Vad som även är utmärkande för denna grupp är att den i regel består av personer i medelåldern med en viss livssituation som inte kräver allt för komplicerade rörelsemönster. Exempelvis kan personerna ha äldre barn som flyttat hemifrån och därmed kvarstår inte samma behov av att transportera både barn och sig själva till olika aktiviteter.

“Varför jag cyklar? Ja, för att vi är i en sådan fas i livet. Vi har våra barn [...] som är utflugna [...] och hunden är död, kaninen är död och då är det bara vi två och då är vi i den fas i livet att det här fungerar.” **Anders, 58**

Motionscyklisten cyklar främst i samband med arbetspendling, till andra aktiviteter används i större utsträckning bil. Detta på grund av att denna grupp främst cyklar för motionen och därför inte ser någon anledning att cykla vid andra tillfällen när andra färdmedel är smidigare.

Behov och hinder

Det största behovet Motionscyklisten har när denne cyklar är att komma fram snabbt och smidigt längs cykelbanorna. Något som är utmärkande för gruppen är att de gärna ser att cykeln ska behandlas som ett mer seriöst transportmedel och att det ska vara bättre framkomlighet för cyklar generellt.

“Ska cykeln liksom fungera som ett seriöst transportmedel då är det ju medelhastigheten som räknas. Då måste man kunna ta sig fram och veta att man kan ta sig fram. Och det är klart, jag har säkert blivit sedd som en sån där, vad kallas det? MAMIL [Middle Aged Man In Lycra]. Ja, det kan säkert ha inträffat någon gång va. Men samtidigt, det är ju det här som är problemet; att man ska ta sig fram med så olika hastighet.” **Anders, 58**

Denna grups främsta hinder kan således kopplas till andra medtrafikanter varierande hastighet som på olika sätt förhindrar Motionscyklisternas framkomlighet. Ouppmärksamma gångare är den grupp som utgör det tydligaste hindret för Motionscyklisten.

“Folk som är ute och går med musik i öronen och så, och helt planlöst bara korsar alla cykelvägar, då känner man väl att det kan vara lite farligt.” Peter, 42

En del Motionscyklister upplever att andra cyklister begränsar cykelbanans funktion.

“Vet ni vad det vad kommunismen och cykelbanor har gemensamt? Jo, det är en vacker tanke i teorin, men det funkade inte särskilt bra i praktiken.” Anders, 58

Andra cyklister kan således utgöra ett hinder för Motionscyklistens framkomlighet.

“Sen kan det vara vissa som är lite ouppmärksamma kanske, pratar i telefon eller sitter och skriver små meddelande medan man cyklar och jag känner att dom inte riktigt är med i trafiken.” Peter, 42

Eftersom denna cyklistgrupp cyklar främst för motion har de ett behov av att ta sig fram snabbt. Andra, långsammare cyklister kan då utgöra ett hinder för Motionscyklisten.

“Ibland förstår man inte ens hur de håller sig upprätta när de cyklar. Det går inte så fort, men det är bra träning det också, balans.” Peter, 42

Återkommande problematik som Motionscyklisten ser angående hindret som utgörs av andra cyklister är deras oförmåga att följa gällande trafikregler. De pekar på kunskapsluckan som finns hos dagens cyklister.

“Jag tror att den största utmaningen här är den bristande kunskapen när det gäller cyklar. Cykeln är ett fordon! Okej, den har ingen motor, bilen har en motor, men fortfarande är det ett fordon. Alla basic trafikregler gäller. [---] Det här med cykelkörkort, eller jädrar i mig, det måste ju bli ordning och reda på det här på något sätt. Man kan inte bete sig som en idiot när man cyklar. Och jag är fruktansvärt politiskt inkorrekt när jag säger det här men tyvärr är det alltså såhär, jag vet inte ni kanske kan förklara det här, men det är kvinnor som inte kan högerregeln!” Anders, 58

Cyklister inom denna grupp efterfrågar även större kontroll och reglering av cykeltrafiken för att fler ska följa de regler som finns.

“Och sen en sån sak som cykelpoliser, det finns väl bara en som är aktiv här i stan, som jag har hört talas om att det finns. Ja, som bevakar cykeltrafiken. Det är ju många som cyklar utan ljus och med dåliga bromsar och kör mot rött. Det ser man dagligen. Det hjälper inte att bygga hur säkra vägar som helst om man inte använder dom regler som finns. Så det hade kanske varit lite bättre med fler cykelpoliser.” Peter, 42

Vidare anser även Motionscyklisten att gällande lagstiftning och trafikregler kring cykling är oklar och har förståelse för att många incidenter är ofrånkomliga på grund av detta. Andra medcyklister behöver uppdateras på gällande trafikregler för att skapa säkrare trafiksituation för alla.

“[Det behövs]ett stort kunskapslyft om vad som gäller, trafikregler och hur man uppför sig och ömsesidig respekt -att man inte kan bete sig som om man vore själv på jorden utan man måste liksom ha det här ömsesidiga.” Anders, 58

Synen på Göteborg som cykelstad för gruppen Motionscyklister är att den blivit avsevärt mycket bättre de senaste åren, men att det fortfarande finns många förbättringsområden. Dessa är kopplade till ökad framkomlighet och cykelbanor som gör det möjligt att hålla höga hastigheter. Ett önskemål är att det skapas nya cykelbanor med kvalitéer i form av motorcykelvägar.

“I en idealisk situation kunde man få en fil på E20, göra en cykelfil som en cykelmotorväg, det hade ju varit något va, om man nu ska leva upp till det här när man pratar och att det ska vara snabbt och enkelt att cykla. Jag menar, det är ju rakt och enkelt och inte massa ljus och trottoarkanter och skit, utan så man kan trampa på.” Anders, 58

5.4 LIKHETER MELLAN GRUPPERNA

Som tidigare avsnitt i detta kapitel visar, finns en bred variation inom gruppen arbetspendlande cyklister. Det är tydligt att det finns grupperingar med olika behov, hinder och förutsättningar, men vad som också kommit fram under denna studie är att det finns punkter då dessa olika grupper även har överensstämmande egenskaper och synsätt. Detta är mest tydligt i frågan om olika planeringsförslag och om vad som efterfrågas utifrån cyklisternas egna behov. Därmed följer nedan en redogörelse för likheterna mellan framtagna cyklistgrupper.

Cyklister bland andra trafikslag

Vad som är gemensamt för samtliga framtagna cyklistgrupper är att de har en relativt överensstämmande bild av hur det är att cykla tillsammans med andra typer av trafikslag såsom bussar och spårvagnar. Detta gäller främst i frågan om när cyklister korsar vägar där dessa fordon befinner sig.

Spårvagnar utgör ett hinder för samtliga pendelcyklister. Men det är också tydligt för cyklisterna hur de bör förhålla sig till dem. Detta då de är förutsägbara, i och med deras rälsbundenhet, samt att spårvagnarna alltid har företräde.

“Spårvagnar är ju lätta: dom kör ju alltid. Så det är ju bara att stanna om man ser en.” Peter, 42 - Motionscyklist

Men spårvagnar kan också komma att utgöra en form av hot för cyklisten.

“Nu är jag göteborgare och har krockat med spårvagn med bil. Den blev totalkvaddad, så jag har lärt mig [att ha] respekt för dom”. Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist

Spårvagnarna är med andra ord respektingivande. Vad som också är utmärkande med spårtrafik är att spårvagnsspår utgör ett hinder för cyklister.

“Spårvagnar är ju det läskigaste så, det är väl egentligen både spårvagnarna och spårvagnsspåren. Spårvagnen är ju, den vill man ju inte fronta liksom.” **David, 33 - Anti-bilistcyklist**

Problematiken med spårvagnsspår för pendelcyklister är risken att köra ned och fastna med cykelhjulet i spårvagnsrälsen.

“Och så nu det här med spåren. Nu har jag, ta i trä, ännu inte lyckats hamna med framhjulet i spår än, men det har man ju hört [...]det är ju livsfarligt, då är det ju garanterat att man står på öronen.” **Anders, 58 - Motionscyiklist**

Vidare är även hur cyklisterna förhåller sig till busstrafiken gemensamt över cykelgrupperna. Vad som är tydligt är att bussar, liksom spårvagnar, är respektingivande fordon som kräver att cyklisterna anpassar sin körning i förhållande till dem.

“Bussar kan väl upplevas lite mer framfusiga ibland än bilister, med lite högre tempo och så.” **Håkan, 40 - Anti-bilistcyklist**

Det finns en tydlig skillnad mellan hur cyklisterna ser på bussar i jämförelse med hur de ser på spårvagnar. Detta gäller bussarnas mindre förutsägbarhet i om de ger cyklisterna företräde eller ej i olika trafiksituationer.

“Bussarna kör ibland, ibland inte. Ibland är dom schyssta och vinkar över en. Dom är ju oftast rätt vana förare så att säga, så det brukar funka rätt så bra. Ibland kan vissa vara lite aggressiva när dom kör buss och blåser på bara.” **Peter, 42 - Motionscyiklist**

I somliga fall kan bussarnas körsätt till och med skapa irritation hos pendelcyklisterna.

“Det som är absolut värst det är bussarna. [...] Jag tror dom anställer människor som har väldigt låg IQ och som är helt sanslösa i huvudet, nu blir jag riktigt arg. En gång har jag fått mitt cykeldäck sönderkört på Linnégatan, dom bara kör. Det enda dom har i huvudet det är sin tidtabell och de struntar fullkomligen i människor. [...] Bussar i Göteborg följer inte trafikreglerna, de ska bara fram och de vet att de är så stora så att alla blir rädda för dom.” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Önskan om mer separerade cykelbanor

En annan del som är gemensam för samtliga grupper av arbetspendlande cyklister är önskan om ytterligare separering av cykelbanor. Framför allt vill cykelpendlarna se en tydligare uppdelning mellan gång- och cykelbanor. Synen på att cykla tillsammans med gångtrafikanter är att det leder till osäkerhet i trafiken då gångare upplevs som oförutsägbara genom att de när som helst kan byta kurs och kliva in framför cyklisten.

“Ja det är ju återigen egna filer, att man separerar cyklister och gående, att man inte samsas om utrymmet och att det ofta är väldigt små, smala utrymmen för gående, det är lätt att krocka. Mer planskilt och separerat så det blir tydligare.” **Ingela, 58 - Bekvämlighetscyklist**

Vidare kan diskussionen om separering av cykel- och gångbanor härledas till reducering av konflikter.

“Det skulle vara bättre om man hade en tydlig separering. Det hade varit bättre om man planerar trafiken så att det inte blir konfliktpunkter” **David, 33 - Anti-bilistcyklist**

Ett tydligt exempel är då gångtrafikanter använder sig av sina mobiltelefoner och inte märker att det kommer en cyklist.

“Det är ju det att människor går som mobilzombies och så vinglar dom ut på cykelbanorna, det skulle dom aldrig göra på bilkörbanan. Okej, det är motorlösa fordon på cykelbanan, men det är ju fortfarande ett körfält. Och det här är det ju ingen som vet!” **Anders, 58 - Motionscyklist**

“De som går ensamma med mobil i handen, det tycker jag är väldigt irriterande, de har ingen koll alls oftast runtomkring på vad som händer, de är väldigt borta” **Håkan, 40 - Anti-bilistcyklist**

Därav vill pendelcyklisterna ha egna cykelbanor med tydliga markeringar och avskiljare mot gångbanorna.

“Det här är ju ett jätteelände med folk som är mobilzombies och går där och har ingen aning om nånting, det är ju riktigt illa ofta. Så att det här med att försöka separera gående och cyklister, det är nog en rätt viktig grej.” **Anders, 58 - Motionscyklist**

De olika grupperna av cyklister har varierande skäl till varför en separering av cyklister och gångare är önskvärd. Exempelvis är en sådan separering viktig för Motionscyklisten främst för att inte hastigheten med cykeln ska begränsas av oförutsägbara hinder som gångare med mobiltelefoner utgör. För Anti-bilistcyklisten kan det snarare vara frågan om att gångarna begränsar utrymmet på cykelbanan vilket blir besvärligt för cyklister med mycket last. Vad som är tydligt är dock att samtliga cyklisttyper ser fördelar med en sådan planeringsåtgärd som en ytterligare separering mellan gångare och cyklister skulle innebära.

Önskan om utökat nätverk för cykelbanor

Ytterligare en aspekt som de olika typerna av cykelpendlare tycks vara överens om är behovet av ett större nätverk av bra cykelbanor. Fler och bättre markerade cykelbanor efterfrågas för hela staden och inte endast utvalda delar.

“Man kan säga att innerstaden då, en bit från innerstaden, där är dom här cykelbanorna rätt okej, men kommer du utanför stan så då är det ju inte klokt” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Cyklisterna eftersöker en trafikplanering med ett helhetsperspektiv som utvecklar cykelbanorna i alla stadsdelar. Detta är viktigt för att cykelbanorna ska hänga ihop och inte plötsligt ta slut, vilket en del cyklister har erfarenhet av.

“Sen finns det ju en del ställen där cykelbanan inte riktigt hänger ihop [...] Dom tar slut mitt i allt och så är det bara en trottoar eller någonting. Så att få ett sammanhängande nät tror jag skulle vara väldigt bra.” **Peter, 42 - Motionscyklist**

Många cyklister tycks ha upplevelsen av att cykelvägnätet i innerstaden fungerar bra men att kvalitén avtar med avståndet från centrum. Även tillgången till “Styr & Ställ” är begränsad till en central del av staden vilket påverkar cykelmöjligheterna.

“Lite mer Styr&Ställ och sånt där runt om i stan. För jag tror att om dom ställer upp ‘Styr&Ställ’ exempelvis på Hisingen, då lär dom väl antagligen underhålla banorna där.” **Simon, 23 - Bekvämlighetscyklist**

Upplevelsen av att cykeln som transportmedel prioriterats efter att bilisternas behov är tillgodosedda är utbredd bland cyklisterna och många önskar att man tog en större hänsyn till cyklister vid nya satsningar inom trafikplaneringen.

“[Man måste] tänka på cyklisterna alltid när man samhällsplanerar. När man bygger nya områden och så vidare, att man tänker på det från början. Så att det inte blir så att man trycker in cykelbanorna med skohorn efteråt.” **Peter 42 - Motionscyklist**

Utöver att cykelbanorna bör vara sammanhängande och utgöra ett nätverk i staden har samtliga cyklistgrupper ett behov av att banorna underhålls väl. Håligheter och sprickor i banorna är ett hinder för cykelpendlare oavsett grupp och gör cykelupplevelsen mindre bekväm. Kullersten i underlaget gör cykelbanan guppig och sliter på däcken, vilket flera cyklister tycks ha upplevt.

“Det är lappat och det är lagat och in emellan har man lagt såna här kullerstenar och jag tror man la det på den tiden då man inte ville ha en massa skatebordåkare och skridskoåkare” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Trots att cyklisterna ser stora förbättringsbehov för cykelinfrastrukturen i Göteborg vittnar de även om att det med åren blivit bättre. Bättre markeringar på cykelbanorna och bättre vinterväghållning med grusning och plogning. Även om mycket kan förbättras så upplever cyklisterna att det finns en mer logisk tanke bakom cykelinfrastrukturen nu än tidigare.

“Det har ju blivit mycket bättre. Förr så kunde ju en cykelbana sluta i en trottoarkant, eller helt plötsligt insåg man att man skulle vara på andra sidan gatan eller så. Och det fanns ju 90-graderskurvor som var så skarpa så cyklade man mer än 5 km i timmen så var man ute i gräsmattan” **Anders, 58 - Motionscyklist**

Grön våg

Ytterligare en aspekt som lyfts fram som problematisk och begränsande av samtliga grupper av cyklande arbetspendlare är trafikljus som orsakar ständiga stopp för dem. Många cyklister upplever en “röd våg” av trafikljus vilket begränsar framkomligheten och möjligheterna att hålla en jämn hastighet. Detta är nära kopplat till att cyklister ofta behöver korsa vägar för biltrafik och kollektivtrafik.

“Man ska hålla på och korsa där det är både bilar, bussar, spårvagnar och gående. [...] Ska du cykla för motionens skull så funkar inte det. Du får inte upp någon fart eller kan liksom inte cykla på för du måste stanna hela tiden.” **Ingela, 58 -**

Bekvämlighetscyklist

Trafikljusen gör resan svårare att planera eftersom resans tid beror på antalet trafikljus på sträckan, vilket minskar cykelresans tillförlitlighet. Detta är någonting som berör samtliga grupper av cyklande arbetspendlare och kan utgöra ett hinder för cyklisterna och i vissa fall en anledning till att avstå från att cykla. Många stopp på sträckan mellan bostad och arbetsplats kan exempelvis vara en anledning till att inte cykla i motionssyfte vid arbetspendling.

“Sen cyklar jag ofta i jobbkläder eftersom det är så mycket rödljus att jag inte får upp någon fart [...] Du kan stå på korta bitar där man kan trampa på sen kommer det rödljus eller att det är så mycket folk som rör sig så det går inte att cykla på utan då får man ständigt vara stoppberedd” **Ingela, 58 - Bekvämlighetscyklist**

Samtliga pendelcyklistgrupper tycks vara eniga om att Nya allén som den är utformad idag har stora brister vad gäller tidseffektivitet och framkomlighet för cyklister i Göteborg.

“Det här med allén ska vi inte ens prata om, det är ju röd våg där för cyklister” **Anders, 58 - Motionscyklist**

Nya allén som utgörs av en lång raksträcka mellan Järntorget och Stampbron korsar ett flertal bilvägar som regleras med trafikljus. Cyklisterna hinner få upp fart mellan trafikljusen men många upplever att de ständigt tvingas stanna vid korsningarna på grund av rött ljus vilket innebär en ytterligare ansträngning.

“Vi har mycket inbromsningar och därtill så måste man då accelerera upp cykeln och det är där kraften ligger, det är det som är det jobbiga, att accelerera upp den. Så där får man nog tänka om lite.” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Här ser många cyklister därför nyttan och nödvändigheten av en “grön våg” för cyklister, vilket innebär att cyklisterna får grönt ljus om de håller en viss hastighet. En sådan implementering i Nya allén skulle öka framkomligheten och minska ansträngningen för cyklister.

“Annars tycker jag att allén är ju smidig fast det är väldigt mycket konfliktpunkter, man får stanna ofta. ‘Grön våg’ hade ju verkligen varit något där.” **David, 33 - Anti-bilistcyklist**

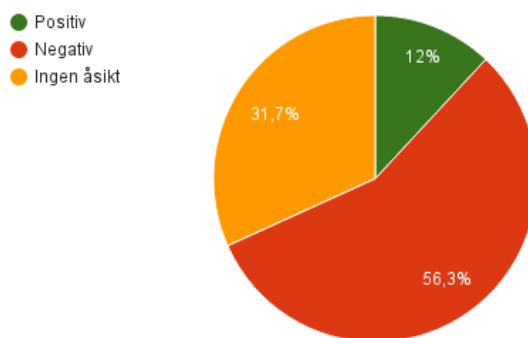
En sådan “grön våg” skulle kunna minska antalet stoppunkter och cyklisterna skulle inte behöva göra den extra ansträngningen som accelerationen vid cykelstarterna innebär. En grupp av cyklister som dock inte påverkas av detta i samma utsträckning som andra cyklister är elcyklister, även om dessa också ser fördelarna med en “grön våg”.

“Jag vill inte ha några rödljus det är ju ingen som vill ha det [...] Man vill ha en grön våg [...] elcykel funkar jättebra för där kommer jag upp i acceleration rätt fort” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Shared Space och cykelfartsgator

Ett konkret planeringsförslag som berör cykeltrafiken i Göteborg är Shared Space, vilket innebär att en yta är planerad för samutnyttjande av flera trafikslag och ingen har således sin egen körbana. Cykelfartsgator är en typ av trafikplaneringsförslag som genomsyras av konceptet Shared Space, det innebär att både cykel- och motortrafik är tillåten men att hastigheten styrs efter cyklisternas förutsättningar. Figur 7 visar att den generella uppfattningen om Shared Space från enkätrespondenterna är övervägande negativ.

Pendelcyklisters inställning till Shared Space



FIGUR 6: DIAGRAM ÖVER PENDELCYKLISTERS INSTÄLLNING TILL SHARED SPACE

Källa: Egen bearbetning, urvalsenkät

Bland de olika cyklistgrupperna som tagits fram i denna studie råder konsensus kring att dessa typer av gator i dagsläget inte fungerar. Cyklisterna tycks vara överens om att stressfaktorn på dessa platser är hög, både bland bilister och cyklisterna. Bilister blir stressade av att cyklisten är i körfältet och cyklisten stressas av att bilisten kör tätt inpå.

“Hamngatan ja [cykelfartsgata], det tycker jag är värdelöst. Det hade varit bättre att ha en cykelbana vid sidan, för man cyklar ju och så har man ett litet gäng bilar bakom sig. Jag förstår inte vitsen med det riktigt för det stressar ju, man hör ju hur de ligger och gasar bakom en.” **Ingela, 58 - Bekvämlighetscyklist**

Cyklisterna tycks vara överens om att dessa typer av trafiklösningar främst orsakar stress och upprördhet bland alla inblandade och att en separering är att föredra. Som cyklist tycks upplevelsen av att utgöra ett hinder för bilisterna vara utbredd.

“Den här grejen de har gjort borta vid Domkyrkan tycker jag är mindre intelligent, jag vet inte riktigt vad de håller på med där [...] att sätta cykeln mitt i vägen det är ju egentligen ett sätt att få bilen att köra långsammare, men då har man den flåsande där bak hela tiden. [...] Några gånger har man ju blivit kanske lite väl arg och skrikit. [...] framför V60:n där så utgör jag ett hinder i trafiken. Överlag så är det ju ett ställningskrig mellan cyklisterna och bilisterna, så har det alltid varit, så när jag är cyklist har jag bilisten mot mig och vice versa. Har vi då separerade cykelbanor och bilbanor så tror jag att man löser mycket utav det.” **Fred, 48 - Bekvämlighetscyklist**

Denna stress är återkommande inom alla grupper men stress i form av otrygghet kan tänkas vara utbredd främst inom gruppen Bekvämlighetscyklister där även cyklister med liten cykelvana ryms. Otrygghet hör ofta ihop med osäkerhet och många cyklister tycks uppleva att reglerna för hur dessa platser ska användas är otydliga och att det finns kunskapsbrister både bland cyklister och bilister.

“Det finns inga tydliga regler när det gäller cykelfartsgatorna för bilisterna, för de tror ju fortfarande att de äger gatorna fast det är cykelfartsgata [...] man ser ju ibland lite arga bilister som försöker trycka på liksom: ‘men du är på en bilväg så flytta på dig’, fast det egentligen inte är en bilväg utan det är både och. Och dom ska ju hålla nere farten, men det gör dom inte.”

Simon, 23 - Bekvämlighetscyklist

Kunskapen kring vad Shared Space och cykelfartsgator är och på vilka platser i staden det finns har inte nått ut till alla trafikanter och cyklisterna efterfrågar tydligare skyltning och information kring vilka regler som gäller vid dessa platser.

“Men sen finns det ju ingen, vad jag förstår, ingen lag som reglerar det där riktigt. Så det är väl ett försök fortfarande.” **Peter, 42 - Motionscyklist**

Ett annat upplevt problem med Shared Space är att hastigheten begränsas. Vad gäller bilisterna så är en reducerad hastighet ett av syftena med detta planeringsförslag, men även cyklister upplever en hastighetsbegränsning.

“För mig är det problematiskt att jag kommer ikapp bilarna, bilarna är i vägen liksom [...] jag ligger nog under 20 kilometer i timmen i snitthastighet, och man kommer ju ikapp just för att det är så mycket smidigare med cykel. Dom [bilarna] har ju svårt att köra förbi vid övergångsställen och där är det ju mycket smidigare med cykel vid start och stopp så där kommer man ju förbi mycket snabbare egentligen men då är dom i vägen.” **David, 33 - Anti-bilistcyklist**

Detta fenomen kan tänkas beröra främst Motionscyklister eller Anti-bilistcyklister men kan påverka samtliga cyklister eftersom cyklisterna tvingas göra många tvära stopp och därför aldrig kommer upp i särskilt höga hastigheter.

“Det hade varit bättre att ha en egen bana, för bara cyklister [...] för det går ju inte lika fort att cykla tycker jag. Man får ner hastigheten på bilarna det är väl det man uppnår.” **Ingela, 58 - Bekvämlighetscyklist**

Det främsta problemet idag tycks vara okunskapen bland trafikanterna som vistas på dessa platser. Bilister som tror att cyklisterna inkräktar på deras bana orsakar stress vilket skulle kunna undvikas med tydligare regler.

“Det funkar ju bra annars, men som sagt det är ju det, bilisterna vet ju inte ännu vad det är. Och dom kan väl inte läsa skyltar heller för den delen.”

Simon, 23 - Bekvämlighetscyklist

Trots att cyklisterna ser stora brister i hur Shared Space är utformat i dagsläget finns det även cyklisterna som ser att det kan komma att fungera i framtiden. Om fenomenet implementeras bättre med tydligare regler och en mer utbredd kunskap kring vad som gäller kan de tänka sig att cykla på dessa platser.

“Då hade det funkat jättebra. Då får dom gärna göra fler sådana gator.”

Simon, 23 - Bekvämlighetscyklist

En del cyklisterna ser redan nu vilka fördelar Shared Space kan innebära om det fungerar. Dels genererar det en reducerad hastighet för bilisterna i stadskärnan men även ett synliggörande av cykeln som ett eget transportmedel som förtjänar en given plats i trafiken. Genom att cykla på samma vägar som bilar markerar man att cykeln är ett likvärdigt färdmedel.

“Spontant tycker jag nog att det är ganska bra. Man cyklar på, det blir mer på cykelns villkor som bilarna får sätta hastigheten. Jag tycker det är bra när inte alltid bilarna har prio ett. Det kanske får fler att inse att det går lika fort att cykla, så kanske man kan få ner biltrafiken lite. Samtidigt så kan alla ta sig fram ändå. Ja, jag tycker det är positivt.” **Peter, 42 - Motionscyklist**

6. ANALYS

6.1 INTRODUKTION

I detta kapitel analyseras det resultat som studien kommit fram till. Resultatet diskuteras i förhållande till de teoretiska perspektiv som legat till grund för studien samt i relation till tidigare forskning inom fältet.

6.2 TYPOLOGISERINGEN I FÖRHÅLLANDE TILL TIDIGARE DEFINIERADE CYKELGRUPPER

Denna studie har kartlagt en variation inom gruppen arbetspendlande cyklister och de tre cyklisttyperna Bekvämlighetscyklisten, Anti-bilistcyklisten och Motionscyklisten har identifierats. Dessa cyklisttyper skiljer sig från varandra i många avseenden vilket tyder på ett behov av en mer nyanserad bild av arbetspendlande cyklister i trafikplaneringen. Trots detta har de olika cyklisttyperna även en del beröringspunkter där de mellan grupperna har samma typer av behov men av skilda anledningar.

De olika typer av arbetspendlande cyklister som denna studie utmynnat i bekräftar inom vissa aspekter tidigare forskning kring olika kategorier av cyklister. Trots att vår studie berör cyklister som arbetspendlar finns det tydliga likheter mellan de grupper vi definierat och tidigare definierade grupper av cyklister i allmänhet. Eftersom arbetspendlande cyklister är en del av den stora skaran av cyklister är det logiskt att det finns vissa likheter mellan vårt resultat och tidigare forskning kring cyklister. Genom att fokusera på enbart arbetspendlande cyklister gör vi en fördjupning och utvecklar bilden av denna specifika grupp av cyklister ytterligare.

Den grupp av arbetspendlande cyklister som vi valt att kalla Anti-bilistcyklisten har stora likheter med den av Lindelöw (2009) definierade Vanecyklisten. Både Anti-bilistcyklisten och Vanecyklisten cyklar i alla sammanhang och ser mindre motstånd till att cykla än andra cyklister. Vad som utmärker Anti-bilistcyklisten från Vanecyklisten är dock ytterligare en aspekt, nämligen miljömedvetenhet som drivkraft till att cykla. Denna grupp av cyklister som drivs av ett miljöengagemang och ett politiskt ställningstagande har i tidigare forskning inte belysts. Anti-bilistcyklisten gör en uppoffring för miljön genom att begränsa sitt rörelsemönster till de platser och aktiviteter som kan nås med cykeln som färdmedel. I och med en ökad medvetenhet om de miljöproblem som vi står inför idag kan denna grupp av arbetspendlande cyklister förväntas öka i framtiden. Vår studie bidrar således med ny kunskap kring denna grupp av cyklister och kan genom att belysa gruppens behov och hinder utgöra ett viktigt perspektiv för framtida trafikplanering.

Även drag av Bekvämlighetscyklisten går att återfinna bland Lindelöws (2009) cyklisttyper. Både Nyttocyklisten och Rekreationscyklisten hindras, i likhet med Bekvämlighetscyklisten, främst av väderförhållanden. Eftersom det utmärkande för Bekvämlighetscyklisten är just den mångfald av anledningar till att cykla som finns inom gruppen så är det logiskt att olika typer av redan definierade cyklister ryms inom definitionen för Bekvämlighetscyklisten.

I en studie av Gatersleben och Haddad (2009) definieras en cyklistkategori som Pendlarcyklisten, vilket då skulle utgöra hela vår undersökta grupp. Med vår studie nyanserar vi bilden av gruppen pendlarcyklister som i Gatersleben och Haddads (2009) definition

beskrivs som en person, ofta ung och välutbildad man, som använder cykeln som färdmedel till arbetsplatsen oavsett väder. Med bakgrund av vår studies resultat kan vi konstatera att pendlarcyklisten inte nödvändigtvis behöver se ut på det sätt som Gatersleben och Haddad (2009) beskriver. Vårt att påpeka är att deras studie grundade sig i människors fördomar om cyklister, vilket innebär att deras definition av pendlarcyklist beskriver den stereotypa bild av pendlarcyklister som människor ofta har. Vårt resultat bidrar således med en ytterligare nyansering av gruppen arbetspendlande cyklister och talar emot Gatersleben och Haddads (2009) något snäva definition av denna grupp. Vår studie bidrar även till att belysa kunskapsbristen kring variationen inom gruppen arbetspendlande cyklister och bidrar således till att vidareutveckla forskningens tidigare förståelse inom fältet.

I den tidigare forskningen kring cyklande arbetspendlare som gjorts av Bergström och Magnusson (2003) definierades fyra typer av arbetspendlande cyklister. Dessa grupper av cyklister kategoriserades enbart efter cyklisternas cykelfrekvens vilket resulterade i Aldrigcyklisten, Sällancyklisten, Endast-sommarcyklisten, och Vintercyklisten. Cyklisttyperna som definierats i vår studie kan återfinnas inom dessa grupper, exempelvis kan både Anti-bilistcyklisten och Motionscyklisten sägas vara Vintercyklister eftersom de cyklar till arbetet i åtminstone två av fem fall under vinterhalvåret. Vår studie nyanserar dock denna bild genom att lägga till ytterligare en aspekt, nämligen drivkrafter till att cykla. Genom att definiera grupper även utifrån drivkrafter som variabel kan vi kartlägga varför människor väljer att cykla och således även anledningar till varför människor väljer bort cykeln som transportmedel. Utifrån ett trafikplaneringsperspektiv blir denna aspekt viktig för att få förståelse kring varför människor cyklar och för att i förlängningen kunna främja en ökad cykling.

Trots ovan beskrivna skillnader mellan våra definierade typer av arbetspendlande cyklister och tidigare kategoriseringar av cyklister finns även en del likheter. Exempelvis har Wennberg, Nilsson och Stigells (2015) Lastcyklist stora likheter med Anti-bilistcyklisten i den aspekten att utrymmesanspråket för bägge grupper är stort i jämförelse med andra cyklisters. Vår arbetspendlande Motionscyklister är även överensstämmande med Wennberg, Nilsson och Stigells (2015) Motions- och tävlingscyklister men med skillnaden att den arbetspendlande Motionscyklister sällan cyklar i klungor. I likhet med Wennberg, Nilsson och Stigells (2015) undersökning har våra kategoriseringar tagit avstamp i fler än en förklaringsvariabel. Båda studierna har i kategoriseringen tagit hänsyn till cyklisternas syfte med sina cykelresor vilket skulle kunna förklara de likheter som finns i resultaten mellan studierna.

6.3 STUDIENS KOPPLING TILL TIDIGARE FORSKNING AV PÅVERKANSAFAKTORER

Resultatet från denna studie går tydligt att koppla till tidigare forskning av olika påverkansfaktorer som är betydelsefulla för pendelcyklister generellt. Det som går att konstatera är att samtliga påverkansfaktorer, som tidigare genomförd forskning resulterat i, även går att återfinna i denna studies resultat. Något som dock är framstående med denna undersökning är att de olika påverkansfaktorerna är olika betydelsefulla beroende på vilken pendelcykelgrupp som studeras. Därmed går det att återfinna samtliga påverkansfaktorer hos åtminstone någon av denna studies identifierade pendelcykelgrupper, men vår studie indikerar att vilken faktor som har störst påverkan varierar mellan de olika typerna av cyklande arbetspendlande. Dessa påverkansfaktorer går ibland inte att finna alls inom en grupp, medan de istället kan vara mycket betydelsefulla inom en annan. Ett tydligt exempel på detta är att den grupp av pendelcyklister som tillhör Bekvämlighetscyklisten och är starkt påverkade av

faktorer som har med vädret att göra, medan de andra två grupperna (Motions- och Anti-bilistcyklisten) inte alls påverkas av detta. Ett annat exempel på när endast en grupp är beroende av en viss påverkansfaktor är Motionscyklisten och vikten av att ha faciliteter på arbetsplatsen. Motionscyklisten kräver omklädningsmöjligheter och säkra parkeringsmöjligheter för att kunna cykla i den utsträckning den gör. Detta är något som inte är väsentligt för de andra grupperna. Resultatet från vår studie bekräftar även tidigare forskning gällande att miljömedvetenhet kan ha en stark inverkan på cyklingen, vilket blir tydligt främst när det kommer till Anti-bilistcyklisten.

Trots skillnader mellan de olika typerna av cyklande arbetspendlare berörs de i många fall av samma påverkansfaktorer. I resultatet kunde vi se att samtliga cyklistgrupper ser ett behov av förbättringar vid trafikplanering. Exempelvis efterfrågas tydligare separeringar, dels mellan cyklisterna och gångtrafikanterna men även mellan cyklisterna och övriga trafikanterna. Detta indikerar att samtliga grupper av arbetspendlande cyklisterna berörs av den byggda miljön och infrastruktur som påverkansfaktor. Taylor och Mahmassanis (1996) bild av att cyklisterna föredrar att cykla på separata cykelvägar bekräftas således av vår studie, någonting som även blir tydligt i cyklisternas attityder kring planeringsförslag om Shared Space och cykelfartsgator.

Något som också var gemensamt hos samtliga cyklistgrupper var uppfattningen om ouppmärksamma gångtrafikanter med mobiltelefoner som ett hinder för deras framkomlighet. Detta fenomen har inte uppmärksamats i tidigare forskning, vilket inte är konstigt med tanke på den relativt nya utbredningen av användning av smartphones. Även detta problem kan kopplas till behovet av ett förändrat tänk i trafikplanering där cyklisterna önskar en tydligare separering från gångare vilket kan kopplas till infrastruktur som påverkansfaktor.

Samtliga cyklisttyper såg även behovet av en grön våg för en ökad framkomlighet. Denna aspekt går också att koppla till infrastruktur som en påverkansfaktor och bekräftar tidigare studier om att förekomsten av trafikljus kan orsaka irritation hos arbetspendlande cyklisterna (Heinen, van Wee & Maat 2010). Stinson och Bhat (2003) menar att vägkorsningar upplevs som mindre besvärande av arbetspendlande cyklisterna än av andra cyklisterna. Detta är inte någonting vi kan förkasta eftersom vi endast undersökt gruppen av arbetspendlande cyklisterna, däremot har det av vår studie tydligt framkommit att vägkorsningar med trafikljus och andra stoppunkter innebär uppenbara hinder för samtliga grupper av arbetspendlande cyklisterna.

En önskan om ett mer utbrett cykelnät var också någonting som samtliga typer av arbetspendlande cyklisterna uttryckte. Även detta är nära kopplat till den byggda miljön och i synnerhet stadsutformning eftersom vägnätets utformning kan påverka framkomligheten för cyklisterna och vara avgörande för cyklisternas tillgänglighet. Barnes och Thompson (2006) menar att utbyggnad av cykelvägnätet kan generera en ökning i arbetspendling med cykel, vilket även vårt resultat indikerar eftersom samtliga cyklistgrupper tycks gynnas av en sådan satsning. I nästkommande avsnitt behandlas faktorer som kan påverka cyklingen vidare genom att studiens resultat förklaras utifrån ett aktivitetsorienterat perspektiv.

6.4 TYPOLOGISERINGEN KOPPLAT TILL AKTIVITETSANSATSEN

För att ytterligare kunna förfinas den typologisering som vår studie lett fram till har vi valt att sätta resultatet i relation till aktivitetsansatsen, vilken behandlades i teorikapitlet. Genom ett aktivitetsorienterat perspektiv går det att förtydliga aspekter som inte framträder i beskrivningen av de olika cyklisttyperna. Detta leder även till en form av vidareutveckling av

typologiseringen. Då aktivitetsansatsens syfte bland annat är att förklara varför vi reser går det även att placera in de framtagna pendelcyklisttyperna i denna modell. Därigenom bidrar aktivitetsansatsen till att förstå och förklara olika typer av cyklisters rörlighet och komplexitet.

Vad som är framträdande vid ett aktivitetsorienterat perspektiv på exempelvis Anti-bilistcyklisten är att dess rörlighet med cykel starkt styrs av individen och dennes värderingar i form av politiskt engagemang och ett tydligt miljöorienterat synsätt. Även Motionscyklisten drivs av faktorer på individnivå i sitt cyklande, i och med dennes behov av att cykla utifrån hälsoaspekter. Omgivningen är dock även en viktig faktor för denna cyklisttyp då infrastrukturen, med önskemål om breda och effektivt framkomliga cykelbanor, är av stor betydelse för deras framkomlighet. Vidare är både aktiviteten och omgivningen av betydelse för Bekvämlighetscyklisten, men även faktorer på individnivå. Exempelvis kan omgivningen påverka denna grupp bland annat av familjesituation eftersom Bekvämlighetscyklisten kan komma att omvärdera valet av transportmedel beroende på vilket färdmedel som är kompatibelt med vardagspusslet.

Den tydligaste särskiljningen mellan de framtagna cyklistgrupperna, som aktivitetsansatsen hjälper till att lyfta fram, är dock den distinkta skillnaden i huruvida cykeln har en begränsande effekt i vardagslivet eller inte. Anti-bilistcyklisten utgör den grupp där hängivenheten till cykeln också innebär en tydlig restriktion i vardagslivet. Då de av värderingsskäl valt cykeln som primärt färdmedel, och i princip aldrig använder sig av alternativa transportsätt, är även deras rörelsemönster och aktiviteter starkt påverkat av hur lång räckvidd cykeln har. Därmed har valet av färdmedel kommit före valet av aktiviteter och denna grupp måste således göra avkall i sitt vardagsliv på grund av cykelns begränsningar i räckvidd. I princip i total motsats till Anti-bilistcyklisten står Bekvämlighetscyklisten i fråga om cykeln som restriktion. För denna grupp är det istället aktiviteten som avgör färdmedlet. Därmed är cykelns relativt snäva räckvidd inget hinder för Bekvämlighetscyklisten, då denne väljer andra färdmedel när cykeln utgör en begränsning. Motionscyklisten har inte heller samma begränsning i framkomligheten på grund av cykeln, då även denna grupp främst cyklar av motionsskäl och kan tänka sig att byta bort cykeln som färdmedel när rörelsemönstret blir för komplicerat. Detta kan vara i fråga om när avstånd blir för långa eller kapacitet i bagageförmåga krävs, detta gäller dock främst i andra situationer än arbetspendling. Istället kompletterar Motionscyklisten dessa situationer med bilkörning.

Vad som mer kommer fram av detta är att Anti-bilistcyklisten som grupp blir mer utelämnad och känslig vid olika störningar i framkomlighet för cyklist. Denna grupp behöver närhet till blandat utbud av service för att vardagslivet ska gå ihop sig. Detta är starkt kopplat till aspekter rörande tillgänglighet i fråga om planering av bland annat markanvändning. Anti-bilistcyklisten är beroende av en stadsutformning med hög densitet eftersom avstånden blir enklare att överbrygga med cykel, vilket också bekräftar tidigare forskningsresultat kring den byggda miljöns påverkan på cykling (Heinen, van Wee och Maat 2010). Detta är något som blir avgörande för hur gruppen klarar av sin vardag, men även rörlighetsperspektivet är viktigt. Exempelvis kan tillgängligheten av service vara hög men om undermåliga cykelbanor begränsar Anti-bilistcyklistens rörlighet är gruppen fortfarande hämmad i sin vardag. Motionscyklisten och Bekvämlighetscyklisten är återigen mindre sårbara vid olika typer av störningar, då cykeln går att ersätta med andra färdmedel för dessa grupper. Detta indikerar att förbättringar i cykeltrafiken blir mer avgörande för Anti-bilistcyklisten.

Genom att applicera aktivitetsansatsen på de olika typologiseringarna som studien mynnat ut i går det även att mer generellt skapa en förståelse för, och se kopplingar till, hur individer inom de olika grupperna kan förflyttas till en annan cykelgrupp. Detta kan ske vid förändring av någon av de huvudfaktorer som styr grupperingarna, alltså förändringar i en persons omgivning, aktiviteter eller individuella faktorer. Dessa förändringar kan då leda till en ökad cykelfrekvens eller förändrade möjligheter att cykla vilket gör att individen antar ett nytt rörelsemönster och således blir en annan typ av cyklist. Detta kan illustreras genom att exempelvis värderingsförändringar hos en Bekvämlighetscyklist, såsom ett förändrat synsätt på samhällsfrågor och ett ökat miljöengagemang, leder till att denne överbygger bekvämlighetsaspekterna som tidigare hindrat denne från att cykelpendla i större utsträckning. Därmed leder detta till att personen cyklar mer frekvent och då förflyttar sig mer mot gruppen Anti-bilistcyklisten.

7. SLUTSATS

7.1 SYFTESBESVARINGAR OCH EGNA REFLEKTIONER

Denna studies huvudsakliga syfte har varit att kartlägga möjliga variationer inom gruppen arbetspendlande cyklister i Göteborg, samt att fördjupa kunskapen om vilka behov och hinder dessa har som cyklister. För studien formulerades följande frågeställningar:

- *Vilka olika kategorier av cyklande arbetspendlare finns i Göteborgs Stad?*
- *Hur skiljer sig behov och hinder i trafiken mellan dessa grupper?*
- *Hur ställer sig de olika grupperna till konkreta planeringsförslag gällande cykeltrafik?*

Resultatet av vår studie visar att det finns en variation inom denna grupp och att det åtminstone finns tre kategorier av cyklande arbetspendlare i Göteborgs Stad. Dessa är Anti-bilistcyklisten, Bekvämlighetscyklisten och Motionscyklisten. De olika typerna av arbetspendlande cyklister varierar i beteende, i attityder till cykling samt i vilka hinder och behov som finns för dem som cyklister. Motionscyklistens främsta behov är att ta sig fram snabbt och obehindrat för att cykelresan ska fungera som motionsform. För Anti-bilistcyklisten är det främsta behovet att kunna ta sig fram till alla aktiviteter i vardagen med cykeln som färdmedel, vilket ställer krav på cykelbanornas kvalitet och utformning. Vad gäller Bekvämlighetscyklisten är separering från andra trafikslag viktigt för att cyklingen ska kännas trygg och bekväm. Eftersom cyklisterna varierar inom dessa aspekter gynnas cyklisterna även av olika trafiklösningar. Detta innebär att en viss åtgärd i cykelinfrastrukturen kan tänkas gynna vissa grupper mer än andra. Samtidigt har denna studie även visat att de olika typerna av arbetspendlande cyklister har en del likheter i behov och hinder. Samtliga typer av arbetspendlande cyklister ställer sig exempelvis negativa till planeringsförslag om Shared Space och cykelfartsgator i dagsläget. Trots att cyklisterna är medvetna om syftet med dessa typer av trafiklösningar upplever de att andra trafikanter inte vet hur dessa platser ska utnyttjas på grund av att reglerna är otydliga. Vidare är samtliga grupper överens om behovet av tydligare separeringar från andra trafikanter, såväl från gångare som bilister, spårvagnar och busstrafik. En utbyggnad av cykelvägnätet är ytterligare en planeringsåtgärd som skulle gynna samtliga grupper av arbetspendlande cyklister. Om dessa likheter uppmärksammas av beslutsfattare och trafikplanerare kan cykeltrafiken utvecklas på ett sätt som gynnar hela gruppen av arbetspendlande cyklister. Detta kan öka tillgängligheten och rörligheten för de arbetspendlande cyklisterna som grupp och förhoppningsvis bidra till att fler människor väljer att arbetspendla med cykel.

Studien visar på att många olika aspekter påverkar val av färdmedel, varför det är viktigt att utreda vilka dessa är för att gynna cykeln som transportmedel. Människors rörelsemönster är komplext och styrs av en mångfald av faktorer, vilka är mycket viktiga att identifiera. Trafikplanering bör därför lägga större vikt vid att kartlägga och ta hänsyn till variationen inom gruppen cyklister, för att i framtiden undvika exkludering av vissa cyklister eller försvåra potentiella cyklisters möjligheter till cykling. Vidare är detta en viktig aspekt för framtida trafikplanering om målet är att minska utsläpp av fossila bränslen orsakade av motoriserad trafik. Eftersom arbetspendling med bil idag utgör en stor del av trafiksektorns miljöpåverkan samt orsakar trängsel och buller, blir det viktigt att underlätta för fler att arbetspendla med cykeln som färdmedel.

7.2. FORTSATT FORSKNING

Under studiens gång uppkom en del tankar kring aspekter som varit intressanta att vidareutveckla och undersöka med koppling till denna uppsats. Någonting som vi även inledningsvis diskuterade att göra var att utifrån vår studies resultat undersöka hur olika typer av arbetspendlande cyklisters behov tillgodoses i rådande trafikplanering. Det hade varit intressant dels att undersöka hur nuvarande infrastruktur gynnar olika typer av cyklister, men även i vilken utsträckning nya planeringsförslag tar hänsyn till de olika typerna av cyklister som vi identifierat. En intressant aspekt kopplat till detta hade även varit att undersöka vilken bild trafikplanerare har av cyklister som trafikgrupp och således vilken grupp av cyklist som det främst planerats för historiskt. Detta är ett fält som idag är relativt outforskat och som därför kräver vidare forskning. Ytterligare en intressant vidareutveckling hade varit att utifrån vårt resultat utgå från vilka hinder och behov de olika typerna av arbetspendlande cyklister har och utreda vilka åtgärder som kan få dessa grupper att cykla ännu mer. Detta skulle exempelvis kunna innebära en studie som undersöker hur de olika cyklisttypernas barriärer kan överbryggas genom insatser i trafikplaneringen. Kopplat till detta hade även en intressant studie varit att jämföra vilka grupper av arbetspendlande cyklister som gynnats mest i städer där cyklingen är mer utbredd, för att ta reda på vilken cyklistgrupp som har mest potential att öka. Ovan nämnda ämnen är intressanta ur såväl ett stadsplaneringsperspektiv som för ett fortsatt arbete mot en hållbar utveckling och är således aktuella ämnen för fortsatt forskning.

8. KÄLLFÖRTECKNING

Abraham, J. E., McMillan, S., Brownlee, A. T. and Hunt, J. D. 2002. Investigation of Cycling Sensitivities. Washington, DC: *Transportation Research Board*.

Bamberg, S., Ajzen, I. and Schmidt, P. 2003. Choice of travel mode in the theory of planned behavior: the roles of past behavior, habit, and reasoned action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25(3), pp. 175–187.

Barnes, G. and Thompson, K. 2006. A Longitudinal Analysis of the Effect of Bicycle Facilities on Commute Mode Share. Washington, DC: *Transportation Research Board*.

Baxter, J. and J. Eyles. 1997. 'Evaluating qualitative research in social geography: establishing 'rigour' in interview analysis'. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22 (4), pp. 505–525

Bergström A. och Magnusson R. 2003. Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(8): 649–666.

Bertolini, L., Le Clercq, F. och Kapoen, L. 2005. Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transport Policy*, 12 (3): 207–220. Doi:10.1016/j.tranpol.2005.01.006

Brandenburg, C., Matzarakis, A. and Arnberger, A. 2004. The effects of weather on frequencies of use by commuting and recreation bicyclists. A. Matzarakis, C. R. De Freitas and D. Scott (Eds) *Advances in Tourism Climatology*, Vol. 12, pp. 189–197.

Cervero, R. and Duncan, M. 2003. Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area. *American Journal of Public Health*, 93(9), pp. 1478–1483.

Curtis, C. 2007. Planning for sustainable accessibility: The implementation challenge. *Transport Policy*, 15 (2): 104–112. Doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.003

Davies, D., Gray, S., Gardner, G., and Harland, G. 2001. A quantitative study of the attitudes of individuals to cycling. *TRL Report* 481.

De Geus, B., de Bourdeaudhuij, I., Jannes, C., and Meeusen, R. 2008. Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4), 697–708.

Dickinson, J. E., Kingham, S., Copsey, S. and Hougie, D. J. P. 2003 Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D*, 8(1), p 53–67.

Dill, J. and Voros, K. 2007. Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland Region. Washington, DC: *Transportation Research Board*.

Esaiasson, P., Gilliam M., Oskarsson, H. och Wängnerud, L. 2012. *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Nordstedts: Stockholm.

Frändberg, L., Thulin, E. och Vilhelmson, B. 2005. *Rörlighetens Omvandling. Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Studentlitteratur: Lund.

Gatersleben B, Haddad H. 2009. Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1):41–48.

Geurs KT., and Van Wee B. 2003. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12 (2): 127-149. Doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

Gren, M., och Hallin, P.O. 2003. *Kulturgeografi - En ämnesteoretisk introduktion*. Liber: Malmö.

Heinen, E., van Wee, B., and Maat, K. 2010. Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59-96, DOI: 10.1080/01441640903187001

Heesch KC., Sahlqvist S., and Garrard J. 2012. Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 9:106.

Hopwood, B., Mellor, M. and O'Brien, G. 2005. Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable Development*., 13(1) 38–52. doi: 10.1002/sd.244

Hunecke, M., Blöbaum, A., Matthies, E. and Höger, R. 2001. Responsibility and environment: ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior. *Environment and Behavior*, 33(6), pp. 830–852.

Hunt, J. D. and Abraham, J. E. 2007. Influences on bicycle use. *Transportation*, 34 (4), 453–470.

Klobucar, M. S. and Fricker, J. D. 2007. A Network Evaluation Tool to Improve Real and Perceived Bicycle Safety. Washington, DC: *Transportation Research Board*.

Levine J., and Garb Y. 2002. Congestion pricing's conditional promise: promotion of accessibility or mobility? *Transport Policy*, 9 (3): 179-188. doi:10.1016/S0967-070X(02)00007-0

Litman, T. 2007. *Land Use Impacts on Transport: How Land Use Factors Affect Travel Behavior*. Victoria: Victoria Transport Institute.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 2004. *Mobiliteitseffecten Lokale Fietsmaatregelen* [Mobility effects of local bike actions]. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat [MinVenW].

Moudon, A., V., Lee, C., Cheadle, A. D., Collier, C. W., Johnson, D., Schmid, T. L. m.fl. 2005. Cycling and the built environment, a US perspective. *Transportation Research Part D*, 10 (3), pp. 245–261.

Nielsen, J. 2002. *Cykeltrafik: En beskrivelse ud fra transportvaneundersøgelser*. Arbetsnotat 02-02. Trafikportrådet, København.

Noland, R. B. and Kunreuther, H. 1995. Short-run and long-run policies for increasing bicycle transportation for daily commuter trips. *Transport Policy*, 2(1), pp.67-79.

Olde Kalter, M.-J. 2007. *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen* [More often the bicycle? Effects of government measures] Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [KiM].

Parkin, J., Wardman, M., and Page, M. 2008. Estimation of the determinants for bicycle mode share for the journey to work using census data. *Transportation*, 35, 93–109.

Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K. and Donovan, R. 2003. Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science and Medicine*, 56(8), pp. 1693–1703.

Plaut, P. O. 2005. Non-motorized commuting in the US. *Transportation Research Part D*, 10, 347–356.

Preston, J. and Rajé, F. 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15 (3), pp. 151–160. doi:10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002

Pucher, J. and Buehler, R. 2006. Why Canadians cycle more than Americans: a comparative analysis of bicycling trends and policies. *Transport Policy*, 13(3), pp. 265–279.

Rietveld, P. and Daniel, V. 2004. Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, pp. 531–55

Scheiner, J. and Holz-Rau, C. 2007. Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? *Transportation*, 34(4), pp. 487–511.

Southworth, M. 2005. Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), pp. 246–257.

Stinson, M. A. and Bhat, C. R. 2004. Frequency of bicycle commuting: internet-based survey analysis. *Transportation Research Record*, 1878, pp. 122–130.

Stinson, M. A. and Bhat, C. R. 2005. A Comparison of the Route Preferences of Experienced and Inexperienced Bicycle Commuters. Washington, DC: *Transportation Research Board*.

Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Baur, C. A. and Crawford, D. 2006. Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), pp. 45–51.

Trost, J. 2005. *Kvalitativa intervjuer*. 3. uppl. Studentlitteratur: Lund.

Verplanken, B., Aarts, H. and van Knippenberg, A. 1997. Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, 27(5), 539–560.

Vilhelmson, B. 2007. The use of the car – Mobility dependencies of urban everyday life. In T. Gärling and L. Steg (Eds.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions*. Elsevier: Oxford, pp. 145-164.

Winters, M., Friesen, M. C., Koehoorn, M. and Teschke, K. 2007. Utilitarian bicycling. A multilevel analysis of climate and personal influences. *American Journal of Preventive Medicine*, 32, 52–58.

Witlox, F. and Tindemans, H. 2004. Evaluating bicycle-car transport mode competitiveness in an urban environment: an activity-based approach. *World Transport Policy and Practice*, 10(4), pp. 32–42.

Wärneryd, O., Hallin P-O. & Hultman, J. 2002. *Hållbar Utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle*. Studentlitteratur: Lund.

Elektroniska källor

Amparo Solutions. 2016. *Ökad cykling i Sverige under 2014*.

<http://www.amparosolutions.se/news/oekad-cykling-i-sverige-under-2014> (Hämtad 2016-04-04)

Andersson, F. 2010. *Cyklistgrupper och dess betydelse i trafikplaneringen. Observationer och hastighetsstudier i Drammen och Oslo*. Thesis 215. Lund, Sverige: Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle.

http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/5000/thesis215_FA_scr.pdf (Hämtad 2016-04-05)

Eriksson, L. 2009. *Tema cykel – faktorer som påverkar cykelanvändningen utifrån ett individperspektiv: En litteraturstudie*. VTI rapport 652. Linköping, Sverige: VTI.

<https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/tema-cykel--faktorer-som-paverkar-cykelanvandning-utifran-ett-individperspektiv-en-litteraturstudie.pdf> (Hämtad 2016-04-03)

Koucky, M. och Ljungblad, H. 2012. *Elcyklar och cykelinfrastrukturen. Kräver elcyklar en förändring i hur vi planerar för cykel?* Cycity, delprojekt 12. Uppdragsnummer Koucky & Partners: 10004.

http://www.cycity.se/docs/CyCity_DP12_Rapport_final.pdf (Hämtad 2016-05-02)

Larberg, V. 2016. *En sammanhållen stad*. S2020. Göteborg: Göteborgs Stad, social resursförvaltning.

<http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/en-sammanhallen-stad/> (Hämtad 2016-04-05)

Lindelöw, D. 2009. *Strategier för ett ökat gående och cyklande – en litteraturstudie om olika faktors betydelse*. Bulletin 249. Lund, Sverige: Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle.

http://www.fot.se/documents/Bull249_scr.pdf (Hämtad 2016-05-15)

Miljömålsrådet. 2016. *Miljömålsrådets gemensamma åtgärdslista 2016*.

http://www.miljomal.se/Global/19_vem_gor_vad/Miljömålsrådets%20åtgärdslista%2020160301.pdf (Hämtad 2016-04-04)

Nationalencyklopedin

<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/rum> (Hämtad: 2016-05-22)

Naturvårdsverket. 2015. *Transporter och trafik*.

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/> (Hämtad 2016-04-04)

SOU 2012:70. *Cyklingsutredningen. Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*: Betänkande.

<http://www.regeringen.se/contentassets/c9063c5337cf4e7099505a6125da8a03/okad-och-sakrare-cykling---en-oversyn-av-regler-ur-ett-cyklingsperspektiv-del-2-av-2-bilagor-sou-201270> (Hämtad 2016-05-05)

Splitvision Research. 2008. *Undersökning kring vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg*. Undersökning genomförd av Splitvision Research på uppdrag av Trafikkontoret på Göteborgs stad.

http://goteborg.se/wps/wcm/connect/2d329fcf-6542-42a4-8bc2-968973ba0ebc/140318_Vad+goteborgarna+tycker+om+att+cykla+2013_Splitvision+Research.pdf?MOD=AJPERES (Hämtad 2016-04-03)

Trafikverket. 2011. *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space*. Rapport framtagen av SWECO på uppdrag av Trafikverket. Publ.nr: 2010:122.

http://www.fot.se/documents/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf (Hämtad 2016-04-20)

Wennberg, H., Nilsson, A. och Stigell, E. 2015. *Olika cyklister på samma vägar: Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister*. Rapport 2014:90, Version 1.0. Lund: Trivector Traffic.

http://www.trafikverket.se/contentassets/85088678ef754142b62570e273dd5f93/2014_90_skytlfonden_olika_cyklister_v1_0.pdf (Hämtad 2016-03-29)

World Commission on Environment and Development. 1987. *Our common future*. Nairobi: United Nations Environment Programme

<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> (Hämtad 2016-04-08)

9. BILAGOR

BILAGA 1: PRESENTATION AV URVALSENKÄT TILL ARBETSPLATSER

Hej!

Vi heter Emma och Lovisa och är två studenter som läser kulturgeografi på Göteborgs Universitet. Vi gör just nu en studie kring cykelplanering i Göteborg kopplat till hållbar stadsutveckling. Som ett steg i detta behöver vi undersöka cykelvanor bland anställda på större arbetsplatser i Göteborg. Vi tror att (*aktuell arbetsplats*) har den mångfald av befattningar som behövs för att få ett bra urval och vore oerhört tacksamma om ni kan tänka er att hjälpa oss i denna process. Detta skulle i så fall innebära att ni vidarebefordrar en länk med några korta och enkla enkätfrågor till anställda på era olika avdelningar och inom olika befattningar. Är detta någonting ni kan tänka er att hjälpa oss med? Enkäten är självklart anonym. Ifall detta är möjligt skickar vi enkätlänken till er via mail i mitten av nästa vecka.

Stort tack på förhand!

Med vänliga hälsningar

Emma Bergstén och Lovisa Gårlin
Göteborgs Universitet



BILAGA 2: URVALSENKÄT

Enkät om cykelvanor

Hej!

Vi heter Lovisa och Emma och läser kulturgeografi på Göteborgs Universitet. Just nu gör vi en studie om människors cykelvanor kopplat till hållbar cykelplanering i Göteborgs stad. Vi är i denna studie intresserade av att samla in information om cykelvanor och vilka behov som finns bland Göteborgs cyklister. För detta ändamål har vi formulerat en webbenkät med några korta och enkla frågor som rör cykelanvändning och cykelvanor. Enkäten tar endast ca 3 minuter att fylla i och är helt anonym. Enkäten är självklart frivillig men vi vore oerhört tacksamma om ni kunde tänka er att ställa upp och hjälpa oss med vår studie!

Tack på förhand!

*Med Vänliga Hälsningar,
Emma Bergstén & Lovisa Gårlin*



GÖTEBORGS UNIVERSITET

1. Kön? *

- ☐ Kvinna
- ☐ Man
- ☐ Annat

2. Vid vilken arbetsplats är du anställd? *

- ☐ Sahlgrenska Universitetssjukhus
- ☐ Centrum Stadsdelsförvaltning
- ☐ Göteborgs Lokaler
- ☐ Annan:
- ☐ Göteborg Energi

3. Ålder? *

- ☐ Under 35
- ☐ 36-50
- ☐ 51-65
- ☐ Över 65

4. Utbildningsnivå? *

- ☐ Grundskola
- ☐ Gymnasieutbildning
- ☐ Avslutat högskole/universitetsutbildning

5. Vilket färdmedel använder du i störst utsträckning i vardagen? *

- ☐ Kollektivtrafik
- ☐ Bil
- ☐ Cykel
- ☐ Gång
- ☐ Annan typ av färdmedel

6. Avstånd mellan hem och arbetsplats? *

- ☐ mindre än 1 km
- ☐ 1-5 km
- ☐ 5-10 km
- ☐ längre än 10 km

7. Hur ofta cyklar du? *

- ☐ Dagligen
- ☐ En eller flera gånger i veckan
- ☐ En eller flera gånger i månaden
- ☐ Endast under sommarhalvåret (april-oktober)
- ☐ Endast ett par gånger per år
- ☐ Aldrig

8. Hur varierar ditt cyklande beroende på årstid? Kryssa i det svar som bäst stämmer in på dig. *

- ☐ Jag cyklar lika ofta hela året
- ☐ Jag cyklar mer regelbundet under sommarhalvåret
- ☐ Jag cyklar enbart under sommarhalvåret (april-oktober)
- ☐ Jag cyklar inte alls

9. När utför du resor med cykel? Välj ett eller flera alternativ. *

- ☐ Vid arbetspendling
- ☐ Till och från fritidsaktiviteter
- ☐ Till och från dagligvaruhandel
- ☐ Vid hämtning/lämning av barn
- ☐ I motionssyfte
- ☐ Rekreativ resor
- ☐ Jag cyklar aldrig
- ☐ Annat:

10. Vilken eller vilka är de främsta anledningarna till att du cyklar? Välj ett eller flera alternativ. *

- ☐ För motionen
- ☐ För att det är ett billigt resalternativ
- ☐ För miljöns skull
- ☐ För att jag inte har körkort
- ☐ För att det är det smidigaste resalternativet
- ☐ För mig är det en livsstil att cykla
- ☐ För rekreationssyfte
- ☐ Jag cyklar inte
- ☐ Annat:

11. Vad hindrar dig från att cykla i större utsträckning? Välj ett eller flera alternativ. *

- ☐ Har ej tillgång till cykel
- ☐ För långa avstånd
- ☐ Tidskrävande och ineffektivt
- ☐ Otrygghet i trafiken

- ☐ Andra cyklister begränsar farten
- ☐ Bristfällig infrastruktur för cykel
- ☐ För obekvämt
- ☐ Min hälsa
- ☐ Begränsade bagagemöjligheter
- ☐ Jag upplever inga hinder
- ☐ Annat:

12. Hur upplever du att cykla på platser som delas av olika transportmedel? (T.ex. Västra Hamngatan i Göteborg) *

- ☐ Positivt
- ☐ Negativt
- ☐ Ingen åsikt
- ☐ Kommentar:

13. Vi är intresserade av att ställa några frågor till dig kring dina cykelvanor och dina erfarenheter av att cykla inom Göteborg (oavsett omfattningen av din cykling). Mötet sker i så fall inom de närmsta veckorna (v.17-19) och pågår i ca 45 minuter. Din medverkan skulle vara till stor hjälp för vårt fortsatta arbete med vår studie! Om du vill hjälpa oss med detta, fyll i din e-postadress alternativt ditt telefonnummer nedan så kontaktar vi dig.

E-post

Mobil

BILAGA 3: STRUKTURMALL FÖR SAMTALSINTERVJU

Introduktion

- Presentation av oss och uppsatsen
- Introduktion av intervjuens upplägg och teman

Inledande bakgrundsfrågor

Avstånd bostad-arbete?

Stämmer det att du ibland pendlar mellan arbete-bostad med cykel?

Vilket år är du född?

Vilken är din arbetstitel?

Vad jobbar du för arbetstider?

Finns det bra cykelparkeringar och omklädningsmöjligheter på arbetsplatsen?

Tema 1. Din cykelsituation

Hur ser din cykelsituation ut idag? (Vem är du som cyklist?)

Hur ofta cyklar du?

Kan du beskriva din cykelutrustning?

Vilka aktiviteter cyklar du till?

Varför cyklar du?

Vad tycker du om cykeln som transportmedel?

Vill du cykla mer än vad du gör i dagsläget? – Vad hindrar dig?

Tema 2. Du som cyklist bland andra trafikanter

Vad tycker du om att cykla bland andra cyklister?

Vad tycker du om att cykla bland andra trafikslag?

Har andra cyklister/andra trafikanttyper varit ett hinder för dig när du cyklar? (varför och i vilka situationer?)

Har du själv upplevt att du utgör ett hinder för andra cyklister/trafikanttyper när du cyklar? (Varför och i vilka situationer?)

Tema 3. Cykla i Göteborg

Hur bra tycker du Göteborg är som cykelstad?

Vilka behov skulle du säga att du har som cyklist?

Utifrån dina egna behov, vad fungerar bra/dåligt för dig när du cyklar i Göteborg?

Var föredrar du att cykla? / Var tycker du minst om att cykla (och varför)?

Hur skulle Göteborg kunna bli en bättre cykelstad utifrån ditt perspektiv/dina förutsättningar?

Hur skulle Göteborg kunna bli en bättre cykelstad för alla cyklister?

Beskriv din "drömvision" om Göteborg som framtida cykelstad?

Om du tänker dig att det finns olika typer av cyklister, vilken cyklistyp skulle du säga att du tillhör?

- Avsluta med om det är något de vill tillägga.